C O N T E N T S

Fifteenth Series, Vol.XV, Seventh Session, 2011/1932 (Saka)
No.9, Friday, March 4, 2011/ Phalguna 13, 1932(Saka)

S U B J E C T	**P A G E S**
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
*Starred Question No.121 to 124	4-47
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos.125 to 140	48-131
Unstarred Question Nos.1381 to 1610	132-673

The sign + marked above the name of a Member indicates that the Question was actually asked on the floor of the House by that Member.

PAPERS LAID ON THE TABLE **674-680**

COMMITTEE OF PRIVILEGES **681**
1st Report

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT, TOURISM AND CULTURE **681**
162nd to 166th Reports

STANDING COMMITTEE ON HEALTH AND FAMILY WELFARE
(i) 48th to 53rd Reports **682**
(ii) Evidence **682**

STATEMENT BY MINISTER
Status of implementation of the recommendations contained in the 154th Report of Standing Committee on Transport, Tourism and Culture on Demands for Grants (2010-11) pertaining to the Ministry of Tourism
Shri Sultan Ahmed **683**

BUSINESS OF THE HOUSE **684-689**

DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS – (GENERAL), 2010-11 **689**

RE: DISPENSING WITH PRIVATE MEMBERS' BUSINESS **690**

RAILWAY BUDGET (2011-2012) – GENERAL DISCUSSION AND DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS – RAILWAYS-2010-11 **691-692**

Yogi Aditya Nath 699-710

Dr. Girija Vyas 711-723

Shri Virendra Kashyap 724-734

Dr. M. Thambidurai 735-745

Shri C. Sivasami	746-748
Shri S. Semmalai	749-750
Shri P. Kumar	751-753
Shri Rakesh Sachen	754-756
Shri Madhusudan Yadav	757-758
Shri Bhoopendra Singh	759-760
Shri Ram Singh Kaswan	761-762
Shri P.C. Gaddigoudar	763-766
Shri Premdas	767
Shri Harsh Vardhan	768-773
Shri Gorakhnath Pandey	774-775
Prof. Ramashankar	776-777
Shri Kamlesh Paswan	778-780
Shri Rajendra Agarwal	781-783
Shri Gajanan D. Babar	784-789
Shri Anto Antony	790-792
Shri M.K. Raghavan	793-799
Shri Gorakh Prasad Jaiswal	800-802
Shri Charles Dias	803-804
Shri A. Ganeshamurthi	805-808
Shri Jagdish Singh Rana	809-810
Shrimati Usha Verma	811-812
Shrimati Sushila Saroj	813-815
Shri Virendra Kumar	816-819
Shri Shripad Yesso Naik	820-824
Shri Radha Mohan Singh	825-827
Shri Rakesh Pandey	828
Shri Tufani Saroj	829
Shri Manicka Tagore	830-831

Shri Khiladi Lal Bairwa	832-834
Shrimati Rama Devi	835-837
Shri Pashupati Nath Singh	838-839
Shri S.S. Ramasubbu	840-847
Shri Surendra Singh Nagar	848-852
Shri Ashok Kumar Rawat	853-858
Shri Hari Manjhi	859
Shri Adhi Sankar	860
Shri Datta Meghe	861-865
Shri Marotrao Sainuji Kowase	866
Shri Jaywant Gangaram Awale	867
Shri G.M. Siddeshwara	868-869
Shri Bhartruhare Mahtab	870-877
Kapil Muni Karwaria	878-879
Shri Eknath Mahadeo Gaikwad	880-881
Shri Suresh Kashinath Taware	882-883
Shri Ashok Argal	884-886
Shri Ganeshrao Nagorao Dudhgaonkar	887-890
Shri Jose K. Mani	891-893
Shri Bhakta Charan Das	894-896
Shrimati Kamla Devi Patle	897-898
Shri K.P. Dhanapalan	899-902
Shri Pradeep Kumar Singh	903-905
Shrimati Paramjit Kaur Gulshan	906-910
Dr. Bhola Singh	911-918
Shri Makansingh Solanki	919-922
Shri Shivkumar Udasi	923-924
Shri Nikhil Kumar Chaudhary	925-930
Shri Pakodi Lal	931

Shri N.S.V. Chitthan	932-935
Shri Pralhad Joshi	936-942
Shri Ramsinh Rathwa	943-947
Shri Arjun Ram Meghwal	948-949
Shri Rewati Raman Singh	950-953
Shri Naranbhai Kachhadia	954-955
Shri Mahendrasinh P. Chauhan	956-957
Shri Manikrao Hodlya Gavit	958-965
Shri Dara Singh Chauhan	966-969
Shri P.L. Punia	970-973
Shri Mahesh Joshi	974-977
Shri Mahabal Mishra	978
Shri Dinesh Chandra Yadav	979-983
Shri Sushil Kumar Singh	984
Shri Vikrambhai Arjanbhai Maadam	985-989
Kumari Saroj Pandey	990-996
Shri Sudarshan Bhagat	997
Shri Sudip Bandyopadhyay	998-1003
Shri Anurag Singh Thakur	1004-1016
Dr. Mirza Mehboob Beg	1017
Shri Kaushalendra Kumar	1018-1021
Shrimati Jyoti Dhurve	1022-1027
Shri Danve Raosaheb Patil	1028
Shri Prabodh Panda	1029
Shrimati J. Helen Davidson	1030-1033
Dr. Kirit Premjibhai Solanki	1034-1035
Shri J. Shanta	1036-1042
Shri Dhananjay Singh	1043-1047

Shri M.B. Rajesh	1048-1052
Shri Satpal Maharaj	1053-1063
Shri Mohan Jena	1064-1070
Shri P. Karunakaran	1071-1075
Shri Jitendra Singh Bundela	1076-1080
Shri Sanjay Dhotre	1081-1083
Shri Sajjan Verma	1084
Shri Radha Mohan Singh	1085
Shri Chandu Lal Sahu	1086-1088
Shri Murari Lal Singh	1089-1090
Shri Anand Prakash Paranjpe	1091-1096
Shri Shivraj Bhaiya	1097-1100
Shri Bhishma Shankar Alias Kushal Tiwari	1101
Shri Devendra Nagpal	1102-1103
Shrimati Sumitra Mahajan	1104-1106
Shri Somabhai Gandalal Koli Patel	1107
Shri Bibhu Prasad Tarai	1108-1110
Shri Harish Chaudhary	1111-1115
Shri Jagadanand Singh	1116-1118
Shri Kodikunnil Suresh	1119-1128
Shri Vishnu Dev Sai	1129-1130
Shrimati Putul Kumari	1131-1133
Shri Premchand Guddu	1134-1135
Shri Dushyant Singh	1136-1141
Shri N. Dharam Singh	1142-1144
Shri Devji M. Patel	1145-1146
Shri Shailendra Kumar	1147
Dr. Baliram	1148-1149
Shri Jagdish Sharma	1150-1152

Shri J.M. Aaron Rashid	1153-1155
Shri E.G. Sugavanam	11156-1160
Shri Ganesh Singh	1162-1165
Shri Raghuvir Singh Meena	1166-1170
Dr. Nirmal Khatri	1171-1173
Shri Vijay Bahadur Singh	1175-1177
Shrimati Meena Singh	1178-1180
Shri A. Sampath	1181-1186
Shri Mithilesh Kumar	1187-1189
Shrimati Jayshreeben Patel	1190-1191
Shrimati Priya Dutt	1192-1196
Dr. Raghuvansh Prasad Singh	1198-1201
Shri Badri Ram Jakhar	1202
Shri Paban Singh Ghatowar	1203-1208
Shri Ravindra Kumar Pandey	1209-1211
Shri Lalit Mohan Suklabaidya	1212-1215
Shri Uday Pratap Singh	1216-1217
Shri Dharmendra Yadav	1218-1220
Shri Rakesh Singh	1221-1223
Kumari Meenakshi Natarajan	1224-1226
Dr. Shafiqur Rahman Barq	1227-1228
Shrimati Yashodhara Raje Scindia	1229-1237
Dr. Rajan Sushant	1238-1241
Shri Ijyaraj Singh	1242-1244
Shri Arjun Rai	1245-1247
Shri Kabindra Purkayastha	1248-1249
Shri Hemanand Biswal	1250-1251
Shri Ramkishun	1252-1254

Dr. Prabha Kishore Taviad	1255-1256
Shri Ghanshyam Anuragi	1257-1258
Dr. Thokchom Meinya	1259-1260
Shri Deependra Hooda	1261-1262
Dr. Botcha Jhansi Lakshmi	1263-1264
Shri Kamal Kishore 'Commando'	1265-1267
Shri Jitender Singh Malik	1268-1269

SUBMISSION BY MEMBERS **694-698**

Re: Plight of Indians living in Libya

ANNEXURE – I

Member-wise Index to Starred Questions 1270-1275

Member-wise Index to Unstarred Questions 1270

ANNEXURE – II

Ministry-wise Index to Starred Questions 1276

Ministry-wise Index to Unstarred Questions 1277

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shrimati Meira Kumar

THE DEPUTY SPEAKER

Shri Karia Munda

PANEL OF CHAIRMEN

Shri Basu Deb Acharia

Shri P.C. Chacko

Shrimati Sumitra Mahajan

Shri Inder Singh Namdhari

Shri Francisco Cosme Sardinha

Shri Arjun Charan Sethi

Dr. Raghuvansh Prasad Singh

Dr. M. Thambidurai

Dr. Girija Vyas

Shri Satpal Maharaj

SECRETARY GENERAL

Shri T.K. Viswanathan

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Friday, March 4, 2011/ Phalguna 13, 1932(Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[MADAM SPEAKER in the Chair]

MADAM SPEAKER: Question Hour. Q. No. 121 – Shri Venugopala Reddy.

… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Shri Venugopala Reddy, please ask your Supplementary.

… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please, let the Question Hour run.

SHRI K. CHANDRASEKHAR RAO (MAHBUBNAGAR): Madam, I want protest… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please, let the Question Hour run.

SHRI K. CHANDRASEKHAR RAO : Madam, I want to register a protest.

MADAM SPEAKER: You have protested for so many days. Now, please allow the Question Hour to run.

… (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : आप यह नीचे कीजिए। आप यह क्यों रोज़ उठाकर सदन में लाते हैं? आप ऐसी चीजें सदन में लाना बंद कीजिए, क्योंकि यह सदन की गरिमा के विरूद्ध है।

श्री के. चंद्रशेखर राव : अध्यक्ष महोदया, आपसे निवेदन है कि आप हमें प्रोटैस्ट करने का मौका दीजिए।

अध्यक्ष महोदया : आप कर चुके हैं, अब प्रश्न काल चलने दीजिए।

…(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : श्री वेणुगोपाल रेड्डी।

…(व्यवधान)

श्री के. चंद्रशेखर राव : महोदया, हमें प्रोटैस्ट करने का मौका दीजिए।...(व्यवधान)

SHRI M. VENUGOPALA REDDY (NARASARAOPET): Q. 121… (*Interruptions*)

SHRI PRANAB MUKHERJEE: Madam, (a) to (d): A statement is laid on the Table of the House… (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : श्री के. चंद्रशेखर राव, आप सदन के पटल के पास क्यों आ रहे हैं?

…(व्यवधान)

11.02 hrs

At this stage, Shri Chandrasekhar Rao and some other hon. Members came and stood on the floor near the Table.

…(व्यवधान)

(Q. No. 121)

MADAM SPEAKER : Q. NO. 121, Shri M.Venugopala Reddy.

SHRI M. VENUGOPALA REDDY : Madam, economic regulators are usually agencies of the Central Government for the control or interventions in operations of various sectors to ensure that the public interests are protected. … (*Interruptions*) We have seen from the experience of most of the regulators like TRAI, SEBI… (*Interruptions*) They are becoming toothless. It pains me when I see scams in Telecom, Commonwealth Games, SEBI… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Hon. Members, kindly go back to your seats.

… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record.

… (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : आप लोग अपनी सीट पर जाइए आपको आधा मिनट बोलने के लिए मिलेगा। कृपया वापस अपनी सीट पर जाइए।

…(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : हमने कहा, आप लोग अपनी सीट पर जाइए।

…(व्यवधान)

11.03 hrs

At this stage, Shri K. Chandrasekhar Rao and some other hon. Members went back to their seats.

… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Just speak for half a minute. After that, let the Question Hour run. Nowadays, Question Hour has become a casualty!

Mr. Venugopala Reddy, kindly take your seat for a moment.

SHRI K. CHANDRASEKHAR RAO : Madam, we have been demanding that the Government should come forward to make a statement on the formation of Telangana State. It is unfortunate that the Government is not responding to on our demand… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Let the hon. Minister complete his reply. I will ask you to speak after that.

SHRI PRANAB MUKHERJEE: Madam, it would be beneficial and helpful for all of us if the hon. Member repeats his question because many of the hon. Members and myself could not follow the question properly. … (*Interruptions*)

Would you please repeat your question? … (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : आप लोग पट्टी उतार दीजिए।

…(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Kindly take off this black band.

… (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : आप यह नीचे कीजिए और बैठ जाइए।

…(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइए। हमने बोल दिया है।

…(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप यह पट्टी उतार दीजिए।

…(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप लोग बैठ जाइए।

…(व्यवधान)

SHRI GURUDAS DASGUPTA(GHATAL): Madam, this cannot happen. … (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : आप लोग इतना क्रोधित मत होइए।

…(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप क्यों खड़े हैं। आप लोग बैठ जाइए।

…(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप क्यों खड़े हैं? आप बैठ जाइए। आप बैनर लाते हैं और वे पट्टी बांधते हैं, एक ही बात है। आप लोग यह काली पट्टी उतार दीजिए। यह सही नहीं है। यह सदन की गरिमा के विरूद्ध है। यदि आपको नहीं बोलना है तो मत बोलिए, लेकिन अपने मुहं पर काली पट्टी मत बांधिए।

…(व्यवधान)

SHRI BASU DEB ACHARIA(BAKURA): Madam, what is this? Would you allow this to go on like this?… (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया: तूफानी सरोज जी, आप क्यों खड़े हैं, आप बैठ जाएं।

…(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया: आप लोग बैठ जाएं।

… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: The House stands adjourned to meet again at 11.15 a.m.

11.05 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Fifteen Minutes past Eleven of the Clock.

Comment [r1]: Fld by b1.e

11.15 hrs

The Lok Sabha re-assembled at Fifteen Minutes past Eleven of the Clock.

(Madam Speaker *in the Chair*)

(Q. No. 121)

MADAM SPEAKER: Shri M. Venugopala Reddy will continue with Question No.121. Hon. Minister, please.

THE MINISTER OF FINANCE(SHRI PRANAB MUKHERJEE): If the hon. Member repeats the question, it will be beneficial to me as well as to everybody else.

MADAM SPEAKER: Hon. Member, kindly repeat the supplementary question.

श्री के. चंद्रशेखर राव : अध्यक्ष महोदया, पहले आप हमें बोलने का मौका दीजिए।

अध्यक्ष महोदया : अभी यह क्वैश्चन चल रहा है। इसे समाप्त हो जाने दीजिए। तब मैं आपको समय दूंगी।

SHRI M. VENUGOPALA REDDY : We have seen from the experience in the country that most of the regulators like TRAI, SEBI and PNGRB are becoming toothless. It pains me when I see scams like Telecom, Commonwealth Games, SEBI and recently CVC controversy. I feel strongly that the Government has utterly failed in handling the situation to strengthen the regulators' interventions. I request the hon. Finance Minister to intervene and respond to strengthen the regulatory interventions in the country.

SHRI PRANAB MUKHERJEE: I have given a very exhaustive reply in the form of statements as to how this question first relates not to any other regulatory authority, but regulatory authorities to the financial sector. There are four regulatory authorities in the financial sectors – RBI which was established as early as 1934, SEBI, IRDA and PFRDA.

One deals with or regulates the activities or commercial banks, all financial institutions, all cooperative banks – rural and urban. That is the regulatory activities of the Reserve Bank of India. It was established in 1934. The Regulation Act of 1949 vested certain powers with the RBI. The Banking companies

(Acquisition and Transfer of Undertakings Act of 1970 and 1980) further vested regulatory authorities with RBI. In 1975 when the Regional Rural Banks Act was enacted, the regulatory authorities were vested in them. In 1992 when SEBI was established, they were entrusted with the authority to regulate the Securities Market entities and intermediaries. When the Insurance Regulatory and Development Authority (IRDA) was established in 1999, they were entrusted with the authority to regulate the entities and intermediaries in the insurance sector. The Pension Fund is not a statutory authority. It was created in January 2004 and through an administrative resolution the interim Pension Fund Regulatory and Development Authority has been created.

They are doing good regulatory jobs in respect of their respective domain of activities. If you look at from any standards, RBI is maintaining them. These are its regulatory activities. I am not speaking of the other activities for which RBI has been created, that is, monetary activities. RBI is the monetary authority of this country.

Comment [K2]: cd. by d1

But as a regulator, they regulate the entire gamut of banking activities. Therefore, I do not feel that there is any necessity of any intervention because autonomy is to be given to the regulators so that they can discharge their functions as prescribed, as vested in the law.

SHRI M. VENUGOPALA REDDY : Madam Speaker, I would request the hon. Finance Minister to review or propose to review the functioning of such regulatory authorities to strengthen them and to ensure that the common people's money is not lost. The Government of India has to rescue this country from scams. So, how is he going to review these regulatory interventions?

SHRI PRANAB MUKHERJEE: So far as the policy matter is concerned, in respect of all these three Acts which have been passed by Parliament – the RBI Act, 1934, the SEBI Act, 1992 and IRDA Act, 1999 – there is a provision that the Government may issue directives, but the basic purpose of creation of the regulatory authorities is to allow them to function independently without

interference so that they can discharge their duties. If there is any gross irregularity, Parliament has also the authority to check it. So far as annual reports and accounts of SEBI and IRDA are concerned, they are annually laid on the Table of the House. If the Parliament feels at any point of time that they would like to discuss the activities of these organizations, they can do it.

So far as PFRDA is concerned, it is created by an Executive authority and we are contemplating to bring a legislation.

If there be any gross mis-direction, if they do not perform their duties within the legal and statutory mandate provided to them, then there is a provision under the said Acts in which the Government can issue the necessary directions.

SHRI S.S. RAMASUBBU : Madam Speaker, the financial administration is very important for the balanced development of our economy. Our able and experienced Finance Minister has given a very good Budget for *aam admi* and for the nation. At the same time, the Reserve Bank of India, the Apex Bank of our country, regulates the monetary functions of our country. It is using its monetary weapons, that is, bank rate and CRR etc., to control our monetary system. Also, by using these monetary weapons, at the same time, it is controlling all the banks in the banking sector of our country, but each and every bank in our country is having their separate bank rate. They are all having different rates. This type of different rates may affect our economic and financial system because the RBI is controlling the bank rate by using all these monetary weapons. If these different rates are used by different banks, how is it possible at critical junctures and in critical times to control this? I want a clarification from our able Finance Minister.

SHRI PRANAB MUKHERJEE: The hon. Member wants to have uniformity in the rate structures and other things. There is uniformity. The interest rate is being determined by the RBI in discharging its monetary policy. As he has correctly pointed out, CRR, SLR and the crucial rates – repo rate and reverse repo rate – are all being determined by the RBI, but they leave a band within which the individual

banks can operate. Sometimes, they reduce it than what is prescribed by the RBI because they want to be competitive.

Comment [s3]: Contd by E

Bank is also a commercial entity. Though, in India, nearly 75 per cent of the entire banking activities are carried out by the public sector banks, but each public sector bank is a separate entity. It is a commercial organisation within the bank prescribed and within the framework prescribed by the RBI, and they are to follow those rules. But at the same time, to make profits, sometimes they have to adjust to carry on their commercial activities. They are entitled to have it.

श्रीमती सुमित्रा महाजन : अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से कहना चाहती हूं, जैसे आपने कहा कि रिजर्व बैंक अपने आप ही कार्यवाही करने के लिए स्वतंत्र है। बाकी बैंक चाहे वे कौआपरेटिव बैंक हों या रा-ट्रीयकृत बैंक हों, एक बात ध्यान में आई है कि कोआपरेटिव बैंक के संदर्भ में निर्णय लेते समय रिजर्व बैंक थोड़ा कठोर लगता है, जैसे डीलाइसैंसिंग हो जाती है, उनके अध्यक्ष या संचालकगणों को तुरंत जेल भी हो जाती है। इसी प्रकार जब एनपीए बढ़ता है, तब रा-ट्रीयकृत बैंकों, खास बैंक, फॉरेन बैंक में भी गलत तरीके से ऋण दिए जाते हैं। उन्हें कंट्रोल करने में रिजर्व बैंक की कहीं न कहीं ढिलाई लगती है। उनके चेयरमैन या हायर अथॉरिटी पर इस संदर्भ में कार्यवाही करते समय जो कठोरता कोआपरेटिव बैंकों के लिए होती है, वह नजर नहीं आती। मैं मंत्री जी से जानना चाहती हूं कि क्या सरकार के ध्यान में यह बात आई है और उस तरफ रिजर्व बैंक का ध्यान आकृ-ट करने या ऐसी कोई नीति बनाने के बारे में सरकार विचार कर रही है?

SHRI PRANAB MUKHERJEE : Madam, the Reserve Bank exercises its authority with due diligence and prudence, and it has its own reputation. If there are certain areas of concern, which the hon. Member is mentioning, then it can be looked into. But, in fact, people want that Reserve Bank should exercise the functional autonomy, particularly, as regulator of the banking system. They should have more autonomy, and the Government does not hesitate to give them more autonomy, namely, regarding the advices of the Reserve Bank of India in respect of bank branch opening; controlling the interest rates; auditing the bank's performance; and giving them general guidance from time to time. The taste of the pudding is in eating it.

The Reserve Bank's regulatory authority has strengthened the Indian banking system. As a result of this, we have seen that during the financial crisis when many major banks in different parts of the world collapsed, the Indian banking system came out unscathed. Their performance has been highly appreciated all over the world, and the Reserve Bank has its own role to play there.

SHRI S. SEMMALAI: Thank you, Madam Speaker. The SEBI Chairman in December 2010 said : "The regulators must explore ways to impose restrictions on big companies from getting excessively leveraged so that there is no systemic failure."

I would like to know this from the hon. Minister. Has any action been taken to prevent bigger companies from getting unjustified leverages? The hon. Minister may please explain it, and specify the facts.

SHRI PRANAB MUKHERJEE : It is the job of SEBI to do it. If some bigger companies have misused by using their leverage, then SEBI is meant to restrict its entry into the stock market and intermediaries.

MADAM SPEAKER: Q. No, 122, Shri Kodikkunnil Suresh.

… (*Interruptions*)

श्री के. चंद्रशेखर राव : अध्यक्ष महोदया, हमें बोलने का मौका दिया जाए।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप प्रश्नकाल चलने दीजिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : प्रश्नकाल बहुत शान्तिपूर्वक चल रहा है, इसलिए इसे चलने दीजिए।

...(व्यवधान)

श्री के. चंद्रशेखर राव : महोदया, हमें बोलने का मौका दिया जाए। आपने हमसे प्रॉमिस किया था।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : हमने कहा था प्रश्नकाल चलाएंगे।

...(व्यवधान)

श्री के. चंद्रशेखर राव : आपने हमें बोलने का मौका देने के लिए कहा था।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप प्रश्नकाल के बाद बोलिए।

...(व्यवधान)

श्री शरद यादव : अध्यक्ष महोदया, इन्हें प्रश्नकाल के बाद बोलने का मौका दे दीजिए।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : अभी आप प्रश्नकाल चलने दीजिए। उसके बाद आपको बुला लेंगे।

...(व्यवधान)

श्री के. चंद्रशेखर राव : आप हमें अपनी बात रखने का मौका नहीं दे रही हैं, इसलिए हम सदन से वाक-आउट करते हैं।...(व्यवधान)

11.30 hrs.

Shri. K. chandrashekhar Rao and some other hon. Members then left the House.

...(व्यवधान)

11.30 ½ hrs.

Shri Ramesh Rathod and some other hon. Members then left the House

…(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record.

(Interruptions) …[*]

MADAM SPEAKER: Q. 122, Shri Kodikkunnil Suresh.

[*] Not recorded.

(Q. No. 122)

Comment [S4]: F1-F10: written reply to Q. 122

SHRI KODIKKUNNIL SURESH : Madam Speaker, the MDR-TB drugs are much more expensive. They are, sometimes, 50 to 200 times higher. What steps have the Central Government taken to provide affordable MDR-TB drugs to patients? Since prevalence of MDR-TB is more among tribals, marginalized groups and poor, what steps has the Government taken to ensure improved access to all the health facilities to these people and also to undertake a survey to know the prevalence of new MDR-TB cases and re-treatment cases throughout the country?

SHRI DINESH TRIVEDI: Madam Speaker, as far as the cost of the treatment is concerned, as the hon. Members know, I am very happy to mention that the treatment in the Government Hospitals and Centres is totally free. We do not charge any money. Under this Revised Programme, whether it is a tribal belt or whether it is a city, quality treatment is given everywhere. ASHAs and ANMs are all involved. It is like a *mahayagna* which is going on. We do not leave anybody aside on this. … (*Interruptions*)

SHRIMATI JAYAPRADA: That is only on record and actually there are no ASHAs and ANMs involved in this. … (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please maintain order in the House.

: Nothing else will go on record.

(Interruptions) …[*]

SHRI KODIKKUNNIL SURESH : Madam Speaker, there is a lack of awareness among the patients about the availability and quality of free diagnostic and treatment facilities locally under the Revised National Tuberculosis Control Programme. These patients avail facilities from hospitals, medical colleges or private practitioners. More than half of total TB patients bypass the local RNTCP services and are either treated in private sector or remain untreated. What steps

[*] Not recorded.

have the Government taken to involve the private sector in order to control the prevalence of MDR-TB?

SHRI DINESH TRIVEDI: Madam, it is not really correct that more than 50 per cent of the TB-affected patients go to private clinics, while it is certainly a case that quite a few of them land up going in to private clinics. That is precisely the reason that once the treatment is started by a private clinic, for some reason or the other, the patients do not go through the entire programme of the treatment. That is why the drug resistance problems do come. I certainly agree with the hon. Member that we can increase the programme, as far as awareness is concerned, which also includes in terms of hygiene, in terms of how to report, where to report. If you see, outside every NRHM clinic, you have a lot of information regarding how to prevent TB, how to report TB. That is why I just mentioned that we have included ASHAs and ANMs for that.

SHRI PRALHAD JOSHI : Madam, according to WHO, about one-third of the world's population is infected with TB, AIDS and Malaria. This disease is claiming the largest number of the fatalities worldwide. The World Health Organization estimates that eight to ten million people becoming infected. The TB disease affects mainly the poor and in particular the young adults in their most productive years. In this context, MDR-TB is one such disease. The WHO also reported XDR-TB (Extreme Drug Resistant TB) in Asia. I would like to know whether this has come to the notice of the Government. If at all it has come to the notice of the Government, what steps does the Government propose to take? If treating MDR-TB itself is so difficult, naturally, treating XDR-TB becomes extremely difficult and most expensive. In this context, what steps does the Government propose to take and what steps is the Government going to take in regard to XDR-TB?

SHRI DINESH TRIVEDI: Madam, it is a fact that this part of the world has maximum number of diseases in terms of TB and Malaria.

Comment [S5]: Cd by g1

Having mentioned that, I am also very happy to say that the largest and the fastest expanding TB programme in the world, with maintaining the quality, is there in India. It is the largest programme anywhere in the world. Our entire objective here is to ensure that hundred per cent of the people who have got any kind of symptoms of TB must come and report. At the moment, we have 70 per cent or 72 per cent people coming and reporting. These are all estimates. But I totally agree that we have to bring more awareness in this. That is where I would say, through you, that the Legislators and the Members of Parliament would also play a very big role in bringing awareness about the programme of TB. Anybody suffering with cough for two weeks has to come and get himself checked up.

श्री देवजी एम. पटेल : मैडम, वहां एक भी डाक्टर नहीं है।...(व्यवधान) डाक्टर्स हैं नहीं, कैसे चलेगा यह प्रोग्राम?...(व्यवधान) जिला जालौर सिरोही (राजस्थान) के प्रत्येक अस्पताल में डॉक्टरों की कमी है । तत्काल प्रबंध किया जाए ।

अध्यक्ष महोदया : आप शान्त रहिए। डॉ. रत्ना डे का सवाल सुन लीजिए।

...(व्यवधान)

DR. RATNA DE : The Revised National Tuberculosis Control Programme widely popular as DOTS is being implemented since 1977. But it seems that there is some lacuna in its implementation. Otherwise, how can we see the high prevalence of tuberculosis cases and Multi-Drug Resistance Tuberculosis cases? According to the WHO Global Report, though the estimated incidence of the tuberculosis cases per lakh population has come down from 184 in 2001 to 168 in 2007, yet they consider it a very negligible matter. If you take the case of West Bengal -- the reply has been given by the hon. Minister -- the total number of new tuberculosis cases is 1,48,964 and Multi-Drug Resistance Cases is 7,448. In 2009 the total number of cases are 105816 and the number of deaths are 5,258. Much more needs to be desired in this sphere. Would the hon. Minister state whether there is any proposal under his Ministry to have the sample survey of the immune compromised patients suffering from tuberculosis?

SHRI DINESH TRIVEDI: There are two parts of this question. As far as prevalence rate is concerned, Indian population has been increasing and we do not have hundred per cent of the people coming and reporting the symptoms, obviously we see that the diagnosis are now much more than it was earlier. If we go back to sixties, the prevalence was much more and only 30 per cent population used to come and report. Now we have got, because of the success of this programme, more and more population included and that is why the actual figure, in fact, is coming down. I am happy to report that the National ART Survey which was made, the annual risk of TB infection in fact, has gone down from 1.7 per cent to 1.5 per cent.

The second part of the question relates to the State of West Bengal. As per the figures, I can tell you that since Health is a State subject, in some of the States like some of the States in South -- Tamil Nadu is doing excellent work -- in fact, the TB prevalence has come down. I think, the Government of West Bengal, since the hon. Member has asked this question, needs to do much more on this programme.

श्री तूफ़ानी सरोज : अध्यक्ष महोदया, टीबी या तपेदिक जैसी बीमारी का नाम लेते ही गरीबी झलकने लगती है। गरीबों को यह बीमारी ज्यादा होती है, अमीरों में यह बीमारी नगण्य है। विकासशील देशों ने इस बीमारी को पूरी तरह से नियंत्रित करने में कामयाबी प्राप्त कर ली है।

Comment [r6]: cd. by h1.h

हमारी सरकार तीव्र गति से विकास का ढिंढोरा तो पीटती है, लेकिन अभी तक इस बीमारी को पूर्ण रूप से कंट्रोल नहीं कर पाई है। मैं उत्तर प्रदेश की बात कहना चाहता हूं। प्रदेश सरकार अपने को गरीबों की सरकार कहती है। लेकिन सरकार और वहां के बड़े-बड़े सरकारी अधिकारियों की मिलीभगत से गरीबों के लिए आबंटित दवाओं को बाजार में बेच दिया जाता है। इस कारण गरीबों को दवाएं नहीं मिल रही हैं।...(व्यवधान) जब कोई गरीब व्यक्ति दवा लेने जाता है, तो उसे कहा जाता है कि दवा नहीं है, जबकि वास्तविकता यह है कि वह दवा बाहर बेच दी जाती है। उसे आश्वासन दिया जाता है कि जब दवा उपलब्ध होगी, तब दी जाएगी। इस तरह इंतजार करते-करते कई गरीब मरीजों की मृत्यु हो जाती है। मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि क्या वह इस तरह का कोई सरकारी निगरानी तंत्र स्थापति करेंगे, जिससे इस तरह

गरीबों को मिलने वाली दवाएं भ्र-टाचार करके बाहर बेच दी जाती हैं, उस पर रोक लगाई जा सके?...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया: आपने प्रश्न पूछ लिया है, अब आप बैठ जाएं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया: आप बैठ जाएं। रिकार्ड में नहीं जाएगा।

...(व्यवधान) *

SHRI DINESH TRIVEDI: Madam, if this was a fact, the programme would not have been so successful. However, having said that, if there are any specific cases which the hon. Member knows about, I will be happy to have the matter looked into by the State.

श्री सतपाल महाराज : अध्यक्ष महोदया, पर्वतीय क्षेत्रों में टीबी की बीमारी काफी लोगों को होती है, विशे-कर उत्तराखंड में गरीब लोग अपने हाथों से नोटों और सिक्कों को गिनते हैं, तो जब वे अपनी अंगुलियों को मुंह में डालते हैं, इससे ज्यादातर टीबी का प्रसार होता है। उत्तराखंड राज्य काफी बड़ा प्रदेश है। वहां गढ़वाल और कुमाऊं क्षेत्रों के बीच उत्तराखंड का हृदय स्थल गैरसैण है। क्या आप वहां पर सोलिड कल्चर का पता लगाने के लिए कोई प्रयोगशाला स्थापित करेंगे? इसके साथ ही साथ विकसित 100 मिनट तपेदिक निदान जांच सुविधा भी उपलब्ध कराएंगे?

SHRI DINESH TRIVEDI: Madam, there is no scientific evidence to say that TB is spread because of counting of the notes. TB is basically spread by coughing. If anybody is near a patient who has got TB and he coughs, that is one of the main reasons for the spread of TB. As I said, there are a lot of awareness programmes which you will see from time to time in advertisements and posters. Certainly hygiene is a very very big issue in the country and there has to be a programme which the Government also does on hygiene.

* Not recorded.

(Q. No. 123)

श्री भी-म शंकर उर्फ कुशल तिवारी : अध्यक्ष महोदया, मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि बुनकरों और शिल्पकारों के कौशल को बढ़ाने के लिए उत्तर प्रदेश में कितने लाभकारी केन्द्र खोलने की सरकार की योजना है?

SHRI DAYANIDHI MARAN: Madam, in my written answer I have given a detailed list of the centres throughout the country and the answer to hon. Member's question is there in my statement.

श्री भी-म शंकर उर्फ कुशल तिवारी : मेरे सवाल का स्प-ट जवाब नहीं मिला है।

अध्यक्ष महोदया: आप दूसरा पूरक प्रश्न पूछें।

श्री भी-म शंकर उर्फ कुशल तिवारी : मंत्री जी ने जो स्टेटमेंट दिया है, मैं उसके अलावा यह जानना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश, खासकर पूर्वी उत्तर प्रदेश जो बुनकर बाहुल्य क्षेत्र है, वहां ऐसे केन्द्र नहीं हैं। सिर्फ आगरा और कानपुर में हैं, जबकि पूर्वी उत्तर प्रदेश के संत कबीर नगर, गोरखपुर, मऊ और अम्बेडकर नगर, जहां बुनकर काफी संख्या में रहते हैं, इन जगहों पर सरकार ने कोई योजना केन्द्र खोलने की नहीं बनाई है। मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि क्या इन जगहों पर बुनकरों को प्रोत्साहित करने के लिए सरकार ऐसी कोई योजना बनाने की इच्छुक है या नहीं?

Comment [r7]: Fd.by j

SHRI DAYANIDHI MARAN: There are already more than 26 such Centres throughout the country. From time to time, the Ministry of Textiles gets such recommendations from the States. It is mostly the State Governments efforts to identify and put up a request for the Central Government to release the funds. In most of the cases, land has to be allotted by the State Governments and we find that the State Governments do not come forward to offer the land. Whichever State Government, whenever they allot the land, the Central Government has gone ahead and put up the marketing centres. The Central Government has given funds up to Rs. 2.10 crore to set up such marketing centres.

अध्यक्ष महोदया : श्री शाहनवाज हुसैन। कुशल तिवारी जी, आप बैठ जाइये, आपका प्रश्न पूरा हो गया है।

...(व्यवधान)

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : अध्यक्ष महोदया, मेरा सौभाग्य है कि मैं बुनकर क्षेत्र भागलपुर से हूं और आप वहां के बुनकरों से परिचित हैं। भागलपुर को लोगों को बहुत खुशी होती है जब आप भागलपुर के सिल्क का उपयोग करती हैं। वे गर्व से कहते हैं कि लीडर ऑफ अपोजीशन और अध्यक्ष महोदया भागलपुर के बुनकरों का बुना हुआ सिल्क पहनती हैं। मैं खुद टैक्सटाइल मिनिस्टर रहा हूं, शरदजी और हुकुमदेव जी रहे हैं, लेकिन आज जो बुनकर अपने हाथ से सामान बनाते हैं वह सामान थोक में दिल्ली में आता है और उस पर ब्रैंडेड लेबल लगाकर बड़े-बड़े डिजाइनर अपना नाम लगा देते हैं और खूब पैसा कमाते हैं, लेकिन बुनकर को पैसा नहीं मिलता है। आज बुनकर की हालत बहुत चिंतनीय है।

अध्यक्ष महोदया, मैं आपके जरिये यह अनुरोध करना चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी ने जो जवाब दिया है उसमें हर राज्य में हाट बनाने की योजना बताई है। बिहार और उत्तर प्रदेश में मधुबनी, भागलपुर, सीतामढ़ी, झारखंड, पिलखुआ, मुरादनगर आदि क्षेत्र बुनकर बहुल क्षेत्र हैं। अतः मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार उस तरह के हाट इन जगहों पर भी उपलब्ध कराएगी ताकि बुनकरों का शो-ण न हो। आज ऐसे बुनकर हैं जिनके हाथों में जादू है, उस जादू का, उनके नाम का कहीं नामोनिशान नहीं होता है, उस कपड़े को ऊंचे भाव में बेचा जाता है और बुनकर को डायरेक्ट लाभ नहीं मिलता है। क्या माननीय मंत्री जी हमें यह आश्वासन देंगे कि जो बुनकर बहुल राज्य हैं वहां दिल्ली हाट की तर्ज पर हाट बनाने, तथा बड़े राज्यों में दो तीन जगह पर हाट बनाने की कृपा करेंगे। यूपी और बिहार जैसे बड़े राज्य में इस तरह के हाट का नाम भी नहीं है और जो बुनकरों के कोओपरेटिव्ज के लिए सरकार ने राशि दी है उसे पढ़कर मुझे शर्म आ रही है। बिहार के लिए इन्होंने केवल 4 लाख रुपये दिये हैं। अपने जवाब में इन्होंने इस बात को लिखा है। इतने बड़े राज्य के लिए इतना कम पैसा, इससे बड़ा अन्याय बिहार के साथ हो नहीं सकता है। मैं चाहता हूं कि आपके माध्यम से भागलपुर के बुनकर ये उम्मीद करेंगे कि आप भी अपनी कोई इंस्ट्रक्शन माननीय मंत्री जी को दें ताकि ये बिहार के साथ न्याय कर सकें।

SHRI DAYANIDHI MARAN: Hon. Member has raised the concern regarding Bhagalpur. We understand the sentiments. In fact, in 2007, a Cluster Programme has been announced by the UPA Government for the weavers of Bhagalpur. There are 14 other Clusters for the weavers there. It is not only that, the marketing events take place in the *Haats*. Please do understand that the Ministry of Textiles conducts several programmes. In 2007-08, the Ministry conducted 313 marketing events throughout the country. In fact, I can say and go on record that in a given year, there are approximately two events for handlooms happening somewhere

and in some part of the country. In fact, in 2007-08, the amount sanctioned for marketing efforts was Rs.16.83 crore. The sales turnover in these marketing events was Rs.146.32 crore. Marketing efforts have been so good besides the *Haat* we have done in 2009-10, sales of Rs.340 crore – which is nearly double when compared to 2007-08 we are expecting to touch Rs.400 crore turnover in this particular year. Efforts are being taken. Hon. Members have to understand that basically it is the State Governments which have to come forward and give us land because it is not possible for the Central Government to get the land. The scheme is such that whenever the State Government puts up a proposal to the Central Government, and allots us the land, we come forward. So, basically it is also an effort of the State Government.

Comment [I8]: Cd by k

श्री हुक्मदेव नारायण यादव : आपको बिहार में जितनी ज़मीन चाहिए, आप बताएं। आपको ज़मीन मिलेगी।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाएं, कृपया माननीय सदस्य को बोलने दीजिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : दारा सिंह जी, आप बैठ जाएं। जगदम्बिका पाल जी प्रश्न पूछ रहे हैं।

...(व्यवधान)

श्री जगदम्बिका पाल: महोदया, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे अत्यन्त महत्वपूर्ण प्रश्न पूछने की अनुमति दी है। माननीय मंत्री जी ने अपने उत्तर में स्वीकार किया है कि भारत सरकार द्वारा परमानेन्ट मार्केटिंग सेंटर के लिए, सिटी हॉट के लिए या मार्केटिंग काम्प्लेक्स के लिए राज्यों को वित्तीय सहायता प्रदान की जा रही है। उन्होंने अपने उत्तर में यह भी स्वीकार किया है कि इस वित्तीय व-र्ा में हमें चार वायबल प्रपोजल्स मिले थे - एक उत्तर प्रदेश के अयोध्या के लिए, एक गुजरात के सूरत के लिए और दो वेस्ट बंगाल के लिए।

मैं पूछना चाहता हूं कि टोटल कितने प्रपोजल्स मंत्रालय को मिले थे, जिनमें से चार को इन्होंने अप्रूव किया तथा दूसरे प्रोजेक्ट्स को रिजेक्ट करने के क्या कारण थे? बुनकरों या आर्टिजन्स द्वारा उत्पादित वस्तुओं को जिस तरह से पहले हैंडलूम केंद्रों पर सरकार द्वारा समर्थन योजना के अंतर्गत समर्थन मूल्य पर खरीदने की गारंटी रहती थी, मैं वित्त मंत्री जी को इस बात के लिए धन्यवाद दूंगा कि इन्होंने तीन हजार करोड़ रुपया नाबार्ड द्वारा बुनकरों के रिवाइवल के लिए पैसा स्वीकृत किया है, क्या बुनकरों द्वारा उत्पादित

कपड़ों को खरीदने की व्यवस्था करने के लिए भारत सरकार कोई योजना बनाने के लिए विचार कर रही है? मार्केटिंग में प्रोड्यूसर्स कन्ज्यूमर्स को डायरेक्ट माल बेचने की बात कर रहे हैं। क्या सरकार बुनकरों द्वारा तैयार किए गए कपड़ों को कन्ज्यूमर्स को बेचने के लिए कोई योजना बनाएगी?

SHRI DAYANIDHI MARAN: The hon. Member wanted to know the number of proposals. Every proposal sent by the State is taken up positively and we go forward in setting up a permanent *haat* in every State, if land is available.

Madam, several proposals came from the year 1999 and we approved; 13 such proposals were rejected. If the hon. Member wants and if you allow me, Madam, I can read it out. One is in Uttarakhand; one is rejected in Ranchi, Jharkhand in the year 1999-2000 because of non-availability of land. In 2001-02, in Dehradun, Uttarakhand, one proposal was rejected because of non-availability of land; in Guwahati, Assam, again because of the same reason, it was rejected – the land was not provided by the State Government. In Uttar Pradesh, there were four such proposals – Jhansi, Meerut, Lucknow and Kanpur – which were rejected because the State Government could not give the necessary land. … (*Interruptions*) In Kerala, … (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : आप मंत्री जी का उत्तर सुन लीजिए। Please continue, Mr. Minister.

… (*Interruptions*)

SHRI DAYANIDHI MARAN: In Thiruvananthapuram, Kerala, a proposal for setting up a permanent *haat* was rejected because of non-availability of land; in Surat, Gujarat, a proposal was rejected because of non-availability of land; in Patiala, Punjab, a proposal was rejected because of non-availability of land; in Puducherry, a proposal was rejected because of non-availability of land; two proposals, one each in Mehroli, New Delhi, and Panaji in Goa were rejected because of non-availability of land. … (*Interruptions*)

As regards the part (b) of the question which the hon. Member asked, I would say that we take all our marketing efforts so that the handloom weavers sell their products directly; there is no middlemen involved; it is the effort of the

Ministry of Textile to make the handloom weavers sell their products directly and get the sale proceeds. … (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाएं, इतना उत्तेजित मत होइए।

…(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप लोग बैठ जाएं। मैं आपकी बात समझ रही हूं, इतना उत्तेजित मत होइए।

…(व्यवधान)

Comment [I9]: fld.

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइए। आप सब बैठ जाइए।

…(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing is going on record.

(Interruptions) …[*]

अध्यक्ष महोदया : बुनकरों से संबंधित वि-नय है और पूरे सदन को बुनकरों की स्थिति के संबंध में चिंता है। बुनकरों के हुनर को भी बचाना और उन्हें प्रोत्साहित करना भी बहुत आवश्यक है। इसलिए अगर आप नोटिस देंगे तो इस पर हॉफ-एन-ऑवर डिसकशन किया जा सकता है।

…(व्यवधान)

SHRI BAIJAYANT PANDA : In the statistics provided by the hon. Minister… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Shri Panda, you may continue.

SHRI BAIJAYANT PANDA : In the statistics provided by the hon. Minister for the past three years and for the on-going year, I am pleased to note that the State of Orissa… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: We can hear you. You may continue.

SHRI BAIJAYANT PANDA : I am pleased to note that the State of Orissa has done very well in terms of the number of marketing events and the funds released for the promotion of events concerning weavers and artisans. With regard to the setting up of urban Haats for weavers and artisans, Orissa has three such Haats in Bhubaneswar, Puri and Konark. But, Madam, I am surprised and rather shocked to note that there is no mention of Sambalpur. I am sure the hon. Minister is

[*] Not recorded.

aware that Western Orissa, particularly Sambalpur, has a rich tradition of handloom and weaving. Madam, I am sure as an elegant lady yourself, you must be very familiar with Sambalpuri sarees. So, I would like to ask the hon. Minister, is there any pending proposal for setting up urban Haats in Western Orissa, Sambalpur or have you rejected any such proposals; if so, why have you rejected it? Why are these Haats not there in Western Orissa?

SHRI DAYANIDHI MARAN: Every State is rich in the tradition of handloom and the Ministry of Textiles respects and tries to promote such handloom weavers. The Ministry ensures that efforts are taken by it to promote handloom weavers so that this art does not die. As I said, apart from the permanent Haats there are marketing events which are taking place. In a given calendar year on an average two such events take place everyday in India. As far as Orissa is concerned, as the hon. Member wanted to know, there are no proposals which are rejected by the Ministry of Textiles. The only proposals rejected by the Ministry are those where there is no availability of land. Wherever the State Government has made land available, we have approved the proposal. Since we have not received any proposal from the Government of Orissa for Sambalpur, we are not able to proceed with it. I am sure the hon. Member will use his good office and ask the State Government to send us the proposal and we will definitely consider it.

MADAM SPEAKER: Q. No. 124, Shri Ganeshrao Nagorao Dudhgaonkar.

SHRIMATI JAYAPRADA : Madam, this is a very important question and you have not called my name.

MADAM SPEAKER: We have moved on to the next Question.

(Q. No. 124)

SHRI GANESHRAO NAGORAO DUDHGAONKAR : I would like to ask a specific question to the hon. Minister. It has been established that fraudulent withdrawal of money has taken place from the ATMs of the Citibank, Punjab National Bank, Standard Chartered Bank and Syndicate Bank. I would like to know from the Minister whether these five banks have returned the amount, so withdrawn fraudulently, to the concerned customers or not.

SHRI PRANAB MUKHERJEE: Madam, it is true that these banks have reported the fraud in ATM. If the hon. Member goes through the amount-wise Statement, he will find that, from 2007-08 up to December 2010, the largest amount with regard to such fraudulent withdrawals belongs to the Citibank of India.

Comment [R10]: Cd by 'm'

One aspect is, of course, the compensation to those who have lost the money. That aspect will be taken care of by the respective banks but much more deeper problem is that there has been a technological device through which these credit cards and ATM cards could be cloned. To prevent that, a committee was appointed under the Executive Director of the RBI to suggest what remedial measures could be taken and what technological improvements could be made. Various types of suggestions have come and one of the important suggestions is to replace the magnetic stripe -- which is easy to smuggle and clone -- and substitute it by chips. So, these methods are being looked into. The Reserve Bank of India has issued a series of instructions. Those instructions are in the public domain and are available on the website of RBI. The banks are also issuing the instructions and emphasis is being given to know your customers so that these credit cards are issued and identification is authenticated. So, various measures are being taken.

In respect of frauds which have been committed, in a number of cases, criminal investigations have started, complaints have been lodged with the Police and in some other cases, these are under process.

12.00 hrs

PAPERS LAID ON THE TABLE

MADAM SPEAKER: Papers to be laid on the Table.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI S.S. PALANIMANICKAM): I beg to lay on the Table:-

(1) A copy of the Consolidated Review (Hindi and English versions) of the working of Regional Rural Banks for the year ended 31st March, 2010.

(Placed in Library, See No. LT 3933/15/11)

(2) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Housing Bank for the year 2009-2010 along with Audited Accounts under sub-section (5) of section 40 of the National Housing Bank Act, 1987.

(Placed in Library, See No. LT 3934/15/11)

(3) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under section 159 of the Customs Act, 1962 :-

(i) G.S.R.918(E) published in Gazette of India dated 18th November, 2010 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 81/2005-Cus., dated 8th September, 2005.

(Placed in Library, See No. LT 3935/15/11)

(ii) G.S.R.934(E) published in Gazette of India dated 1st December, 2010 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 96/2008-Cus., dated 13th August, 2008.

(Placed in Library, See No. LT 3936/15/11)

(iii) G.S.R.999(E) published in Gazette of India dated 21st December, 2010 together with an explanatory memorandum rescinding Notification No. 31/2010-Cus., dated 27th February, 2010.

(Placed in Library, See No. LT 3937/15/11)

(iv) G.S.R.1000(E) published in Gazette of India dated 21st December, 2010 together with an explanatory memorandum seeking to exempt basic customs duty on onions and shallots.

(Placed in Library, See No. LT 3938/15/11)

(v) G.S.R.1002(E) published in Gazette of India dated 22nd December, 2010 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 21/2002-Cus., dated 1st March, 2002.

(Placed in Library, See No. LT 3939/15/11)

(vi) G.S.R.1008(E) published in Gazette of India dated 23rd December, 2010 together with an explanatory memorandum seeking to exempt specified items imported by designated airlines of different countries under various Air Services Agreements.

(Placed in Library, See No. LT 3940/15/11)

(vii) G.S.R.1013(E) published in Gazette of India dated 24th December, 2010 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 10/2008-Cus., dated 15th January, 2008.

(Placed in Library, See No. LT 3941/15/11)

(viii) G.S.R.1035(E) published in Gazette of India dated 31st December, 2010 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 67/2006-Cus., dated 30th June, 2006.

(ix) G.S.R.1036(E) published in Gazette of India dated 31st December, 2010 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 68/2006-Cus., dated 30th June, 2006.

(x) G.S.R.1037(E) published in Gazette of India dated 31st December, 2010 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 153/2009-Cus., dated 31st December, 2009.

(xi) G.S.R.1038(E) published in Gazette of India dated 31st December, 2010 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 118/2010-Cus., dated 1st November, 2010.

(xii) G.S.R.1039(E) published in Gazette of India dated 31st December, 2010 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 152/2009-Cus., dated 31st December, 2009.

(Placed in Library, See No. LT 3942/15/11)

(xiii) G.S.R.6(E) published in Gazette of India dated 6th January, 2011 together with an explanatory memorandum seeking to exempt all items of machinery and components, required for initial setting up of a solar power generation project or facility from so much of the duty of customs laviable thereon as is in excess of 5% *ad valorem*, and from the whole of the Additional Duty of Customs.

(Placed in Library, See No. LT 3943/15/11)

(xiv) G.S.R.10(E) published in Gazette of India dated 8th January, 2011 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 21/2002-Cus., dated 1st March, 2002.

(Placed in Library, See No. LT 3944/15/11)

(xv) G.S.R.46(E) published in Gazette of India dated 24th January, 2011 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 153/2009-Cus., dated 31st December, 2009.

(Placed in Library, See No. LT 3945/15/11)

(xvi) G.S.R.52(E) published in Gazette of India dated 27th January, 2011 together with an explanatory memorandum seeking to extend the terminal date for full exemption from import duty applicable to pulses from 31st March, 2011 to 31st March, 2012.

(Placed in Library, See No. LT 3946/15/11)

(4) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (2) of section 38 of the Central Excise Act, 1944:-

(i) G.S.R.997(E) published in Gazette of India dated 21st December, 2010 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 49/2008-CE(NT) dated 24th December, 2008.

(ii) G.S.R.916(E) published in Gazette of India dated 18th November, 2010 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 33/2005-CE dated 8th September, 2005.

(iii) G.S.R.998(E) published in Gazette of India dated 21st December, 2010 together with an explanatory memorandum seeking to rescind Notification No. 17/2010-CE dated 27th February, 2010.

(Placed in Library, See No. LT 3947/15/11)

(5) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (7) of section 9A of the Customs Tariff Act, 1975 :-

(i) G.S.R.917(E) published in Gazette of India dated 18th November, 2010 seeing to supersede Notification No. 88/2007-Cus., dated 24th July, 2007.

(Placed in Library, See No. LT 3948/15/11)

(ii) G.S.R.919(E) published in Gazette of India dated 19th November, 2010 together with an explanatory memorandum seeking to impose definitive anti-dumping duty on imports of Polypropylene, originating in, or exported from Oman, Saudi Arabia and Singapore, in pursuance of the final findings of the designated authority.

(Placed in Library, See No. LT 3949/15/11)

(iii) G.S.R.933(E) published in Gazette of India dated 1st December, 2010 together with an explanatory memorandum seeking to impose definitive anti-dumping duty on imports of Phenol, originating in, or exported from Thailand and Japan, in pursuance of the final findings of the designated authority.

(Placed in Library, See No. LT 3950/15/11)

(iv) G.S.R.947(E) published in Gazette of India dated 2nd December, 2010 together with an explanatory memorandum seeking to provide provisional assessment subject to security, for the imports of Bus and Truck Radial Tyres, when exports are made certain firms,

mentioned therein, China PR, pending finalization of New Shipper Review findings by the Designated Authority, in this case.

(Placed in Library, See No. LT 3951/15/11)

(v) G.S.R.962(E) published in Gazette of India dated 9th December, 2010 together with an explanatory memorandum seeking to extend levy of anti-dumping duty on imports of nylon filament yarn of certain specification, mentioned therein, originating in, or exported from, People's Republic of China, Chinese Taipei, Malaysia, Indonesia, Thailand and People's Republic of Korea upto and inclusive of 26th August, 2011 pending finalization of Sunset Review investigations, being conducted by the Directorate General of Anti-dumping and Allied duties.

(Placed in Library, See No. LT 3952/15/11)

(vi) G.S.R.981(E) published in Gazette of India dated 16th December, 2010 together with an explanatory memorandum seeking to impose definitive anti-dumping duty on all imports of synchronous digital hierarchy Transmission equipment, originating in, or exported from China PR and Israel at the specified rates.

(Placed in Library, See No. LT 3953/15/11)

(vii) G.S.R.1007(E) published in Gazette of India dated 23rd December, 2010 together with an explanatory memorandum seeking to provide provisional assessment subject to proper security, for the imports of Bus and Truck Radial Tyres, when exports are made by certain firms, mentioned therein, pending finalization of New Shipper Review findings by the Designated Authority, in this case.

(Placed in Library, See No. LT 3954/15/11)

(viii) G.S.R.1023(E) published in Gazette of India dated 28th December, 2010 together with an explanatory memorandum seeking to extend levy of anti-dumping duty imposed on imports of MOR, PX13 and TDQ, originating in, or exported from European Union, People's Republic of China, Chinese Taipei and the United States of America, upto and inclusive of 11th May, 2011, pending finalization of Sunset review investigations, being conducted by the Directorate General of Anti-dumping and Allied duties.

(Placed in Library, See No. LT 3955/15/11)

(6) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (4) of section 94 of the Finance Act, 1994:-

(i) G.S.R.989(E) published in Gazette of India dated 21st December, 2010 together with an explanatory memorandum rescinding Notification No. 2/2010-Service Tax dated 27th February, 2010.

(ii) G.S.R.990(E) published in Gazette of India dated 21st December, 2010 together with an explanatory memorandum rescinding Notification No. 17/2010-Service Tax dated 27th February, 2010.

(iii) G.S.R.991(E) published in Gazette of India dated 21st December, 2010 together with an explanatory memorandum seeking to exempt packaged or canned software from whole of service tax subject to certain conditions.

(iv) G.S.R.992(E) published in Gazette of India dated 21st December, 2010 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 24/2009-Service Tax dated 27th July, 2009.

(v) G.S.R.993(E) published in Gazette of India dated 21st December, 2010 together with an explanatory memorandum making certain

amendments in the Notification No. 07/2010-Service Tax dated 27th February, 2010.

(vi) G.S.R.994(E) published in Gazette of India dated 21st December, 2010 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 08/2010-Service Tax dated 27th February, 2010.

(vii) G.S.R.995(E) published in Gazette of India dated 21st December, 2010 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 09/2010-Service Tax dated 27th February, 2010.

(viii) G.S.R.996(E) published in Gazette of India dated 21st December, 2010 together with an explanatory memorandum seeking to exempt the taxable service in relation to general insurance business provided under the Weather Based Crop Insurance Scheme or the Modified National Agricultural Insurance Scheme, from the whole of service.

(Placed in Library, See No. LT 3956/15/11)

(7) A copy of the Order No. F. No. 178/35/2008/ITA-I (Hindi and English versions) dated 5th January, 2011 regarding Scheme for slum redevelopment under Appendix-T approved by the Government of Maharashtra under section 37(2) of the Maharashtra Regional Town Planning Act, 1996 for notification under section 80IB (10 of Income Tax Act, 1961 issued under sub-section (2)(c) of section 119 of the Income Tax Act, 1961.

(Placed in Library, See No. LT 3957/15/11)

(8) A copy of the Tax Return Preparer (First Amendment) Scheme, 2010 (Hindi and English versions) published in Notification No. S.O.2819(E) in

Gazette of India dated 22nd November, 2010 under section 296 of the Income Tax Act, 1961, together with an explanatory memorandum.

(Placed in Library, See No. LT 3958/15/11)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HEALTH AND FAMILY WELFARE (SHRI S. GANDHISELVAN): I beg to lay on the Table:-

(1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Institute of Unani Medicine, Bangalore, for the year 2009-2010 alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Institute of Unani Medicine, Bangalore, for the year 2009-2010.

(2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(Placed in Library, See No. LT 3959/15/11)

12.03 hrs.

COMMITTEE OF PRIVILEGES
Ist Report

SHRI P.C. CHACKO (THRISSUR): I beg to lay on the Table the First Report (Hindi and English versions) of the Committee of Privileges.

_____

12.04hrs.

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT, TOURISM AND CULTURE
162nd to 166th Reports

SHRI S.D. SHARIQ (BARAMULLA): I beg to lay on the Table the following Reports (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Transport, Tourism and Culture:-

(1) One Hundred Sixty-second Report on Action Taken by the Government on the recommendations/observations of the Committee contained in its One Hundred Fifty-fourth Report on Demands for Grants (2010-2011) of the Ministry of Tourism ;

(2) One Hundred Sixty-third Report on Action Taken by the Government on the recommendations/observations of the Committee contained in its One Hundred Fifty-fifth Report on Demands for Grants (2010-2011) of the Ministry of Road Transport and Highways;

(3) One Hundred Sixty-fourth Report on Action Taken by the Government on the recommendations/observations of the Committee contained in its One Hundred Fifty-sixth Report on Demands for Grants (2010-2011) of the Ministry of Shipping;

(4) One Hundred Sixty-fifth Report on Action Taken by the Government on the recommendations/observations of the Committee contained in its One Hundred Fifty-seventh Report on Demands for Grants (2010-2011) of the Ministry of Culture ; and

(5) One Hundred Sixty-sixth Report on Action Taken by the Government on the recommendations /observations of the Committee contained in its One Hundred Fifty-eighth Report on Demands for Grants (2010-2011) of the Ministry of Civil Aviation.

_____

12.05 hrs.

STANDING COMMITTEE ON HEALTH AND FAMILY WELFARE
(i) 48th to 53rd Reports

DR. JYOTI MIRDHA (NAGAUR): I beg to lay on the Table the following Reports (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Health and Family Welfare:

(1) Forty-eighth Report on Action Taken by Government on the Recommendations / Observations contained in the Forty-first Report on Demands for Grants 2010-2011 (Demand no. 48) of the Department of Health Research.

(2) Forty-ninth Report on Action Taken by Government on the Recommendations / Observations contained in the Forty-second Report on Demands for Grants 2010-2011 of the Department of AIDS Control.

(3) Fiftieth Report on Action Taken by Government on the Recommendations / Observations contained in the Fortieth Report on Demands for Grants 2010-2011 (Demand no. 47) of the Department of AYUSH.

(4) Fifty-first Report on Action Taken by Government on the Recommendations / Observations contained in the Thirty-ninth Report on Demands for Grants 2010-2011 (Demand no. 46) of the Department of Health and Family Welfare.

(5) Fifty-second Report on Action Taken by the Department of Health and Family Welfare on the Recommendations/Observations of the Committee contained in its 43rd Report on action taken by the Department of Health and Family Welfare on the Recommendations/Observations of the Committee contained in its 38th Report on 'Major issues concerning the three Vaccine producing PSUs, namely, the Central Research Institute (CRI), Kasauli, the Pasteur Institute of India (PII), Coonoor, and the BCG Vaccine Laboratory (BCGVL), Chennai'.

(6) Fifty-third Report on 'The National Institute of Mental Health and Neuro-Sciences, Bangalore Bill, 2010'.

(ii) Evidence

DR. JYOTI MIRDHA (NAGAUR): I beg to lay on the Table of the House a copy of the Evidence tendered before the Committee on 'The National Institute of Mental Health and Neuro-Sciences, Bangalore Bill, 2010'.

_____

12.07 hrs.

STATEMENT BY MINISTER

Status of implementation of the recommendations contained in the 154th Report of Standing Committee on Transport, Tourism and Culture on Demands for Grants (2010-11) pertaining to the Ministry of Tourism*

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF TOURISM (SHRI SULTAN AHMED): I beg to lay the Statement on the status of implementation of recommendations contained in the 154th Report of Department-related Parliamentary Standing Committee on Transport, Tourism & Culture in pursuance the direction of the hon. Speaker, Lok Sabha which reads as under:-

"The Minister concerned shall make once in six months a statement in the House regarding the status of implementation of recommendations contained in the Reports of Lok Sabha with regard to his Ministry."

The Standing Committee on Transport, Tourism & Culture considered and adopted the 154th Report of the Committee on Demands for Grants (2010-11) of Ministry of Tourism at its meeting held on 7th April, 2010. The Report was laid on Table of the Lok Sabha on 20.04.2010.

Madam Speaker, in its Report the Standing Committee made 35 Recommendations which have been accepted. The Action Taken Report on Recommendations of the Committee has been furnished to the Rajya Sabha Secretariat *vide* Ministry of Tourism's O.M dated 29.07.2010.

I also lay on the Table of the House the present status of implementation of each recommendation as Annexure.

---

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 3960/15/11.

12.04 hrs

BUSINESS OF THE HOUSE

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS, MINISTER OF SCIENCE AND TECHNOLOGY AND MINISTER OF EARTH SCIENCES (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Madam, with your permission, I rise to announce that Government business during the week commencing Monday, the 7th of March, 2011, will consist of:-

1. Consideration of any item of Government Business carried over from today's Order Paper.

2. Introduction, consideration and passing of the Appropriation Bill relating to the Supplementary Demands for Grants (Railways) 2010-11.

3. General Discussion on Budget (General) for 2011-12.

4. Discussion and voting on Supplementary Demands for Grants (General) 2010-11.

5. Introduction, consideration and passing of the Appropriation Bills relating to Supplementary Demands for Grants (General) 2010-11.

6. Consideration and passing of the Academy of Scientific and Innovative Research Bill, 2010.

श्री सुरेश काशीनाथ तवारे (भिवन्डी): सभापति महोदया, निम्नलिखित वि-नय की महत्वपूर्ण समस्याओं को कार्य सूची में जोड़ने का क-ट करेंगे।

1. मेरे संसदीय क्षेत्र भिवण्डी में भिवण्डी रेलवे स्टेशन से सीएसटी एवं चर्चगेट तक नई लोकल ट्रेन चलाए जाने की आवश्यकता है।
2. हज यात्रा पर मक्का-मदीना जाने वाले हाजी श्रद्धालुओं को विशे-ा सुविधा पैकेज दिए जाने की आवश्यकता है।

Comment [r11]: Fd. By n

अध्यक्ष महोदया : श्री कौशलेन्द्र कुमार।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप अपनी सीट पर जाकर बोलिये।

…(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : श्री कौशलेन्द्र कुमार - उपस्थित नहीं।

…(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: You have not given any notice. I am not aware of what you want?

… (*Interruptions*)

SHRIMATI JAYAPRADA (RAMPUR): Madam, is the Government going to bring the Women Reservation Bill, as passed by Rajya Sabha, to this House?… (*Interruptions*) What is the intention of the Government? We should, at least, know about it… (*Interruptions*) They cannot prolong it for days… (*Interruptions*) It is not listed in the Agenda Papers… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please go back to your seat. Kindly let me know what it is about?

… (*Interruptions*)

श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहाण (साबरकांठा): महोदया, अगले सप्ताह की कार्यवाही के दौरान मेरे निम्नलिखित एजेन्डा को शामिल करने हेतु अनुमति प्रदान करने की कृपा करें।

1. मेरे संसदीय क्षेत्र साबरकाठा में डार्क जोन के कारण खेती-बाड़ी के नये ट्यूब वैल नहीं लगाये जा सकते हैं, इस संबंध में डार्क जोन हटाये जाने का कार्य।

2. मेरा संसदीय क्षेत्र साबरकाठा कई दृ‍ष्टियों से अत्यंत पिछड़ा हुआ है, इसमें विकास संबंधी कार्य किये जाने के कार्य।

SHRIMATI JAYAPRADA : We want some clarification from the Government regarding this… (*Interruptions*) Is the Government supporting the Women Reservation Bill? … (*Interruptions*) When so many other Bills can be brought, why is this Bill not being brought…? (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please go back to your seat. It is all right. Please take your seat.

… (*Interruptions*)

SHRIMATI JAYAPRADA : It is really sad that for women that you are not able to get any clarification from the Government… (*Interruptions*) It has not been listed in the agenda … (*Interruptions*) The Women Reservation Bill is not coming to this House… (*Interruptions*) Madam, I want your protection… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please go back to your seat. What is your demand?

… (*Interruptions*)

डॉ. राजन सुशान्त (कांगड़ा): महोदया, कृपया अगले सप्ताह की कार्य सूची में निम्नलिखित महत्वपूर्ण वि-नय डालकर अनुगृहीत करें।

1. रा-ट्र के उज्जवल भवि-य को अत्यंत अंधकार बना रहे तथा देश की आशाओं व आकांक्षाओं को दीमक की तरह खा रहे तथा अब तो जहरीले अजगर की तरह समूचे रा-ट्र को निगल रहे चहुं ओर व्याप्त (विधायिका, कार्यपालिका, न्यायपालिका तथा प्रैस) भ्र-टाचार को तुरंत जड़मूल से उखाड़ने हेतु इस देश के महान समाज सेवकों, बुद्धिजीवियों व अधिवक्ताओं द्वारा तैयार 'जन लोकपाल बिल' पर चर्चा तथा इसे संसद में इसी सत्र में पारित करना।

2. देश में बेरोजगारी को दूर करने हेतु इस साल के बजट में दो करोड़ सरकारी नौकरियों का प्रावधान करने के बारे में चर्चा। धन्यवाद।

अध्यक्ष महोदया : श्री विश्व मोहन कुमार जी, आप बोलिये।

…(व्यवधान)

SHRIMATI JAYAPRADA : There is no voice for women in Parliament… (*Interruptions*) Let the Government give that information… (*Interruptions*) We want to know from the Government… (*Interruptions*) March 8 is only a few days away… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please go back to your seat. You have not given any notice.

… (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : बसुदेव आचार्य जी, आप क्यों खड़े हो गये। यदि आप सब लोग खड़े हो जायेंगे तो सदन कैसे चलेगा।

...(व्यवधान)

श्री विश्व मोहन कुमार (सुपौल): महोदया, मेरे संसदीय क्षेत्र सुपौल की दो महत्वपूर्ण समस्याओं को कार्यसूची में जोड़ने का क-ट करें।

1. राजीव गांधी ग्रामीण विद्युतीकरण योजना को शीघ्र चयनित गांवों में विद्युत आपूर्ति सुनिश्चित करने हेतु कार्य करवाने के साथ-साथ बाकी बचे गांवों को भी चयन करने की आवश्यकता है।

2. राघोपुर का रेल आरक्षण (यूटीएस) काउंटर दो माह से बंद पड़ा है, जिसे शीघ्र चालू करने की आवश्यकता है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : केवल श्री विश्व मोहन कुमार जी की बात रिकार्ड में जायेगी और किसी की बात रिकार्ड में नहीं जायेगी।

...(व्यवधान)*

श्री मारोतराव सैनुजी कोवासे (गडचिरोली-चिमूर): महोदया, आपसे निवेदन है कि सबमिशन के अंतर्गत निम्नलिखित दो वि-नयों को आगामी सप्ताह की कार्यसूची में शामिल किये जाने हेतु अनुमति प्रदान की जाए।

1. मूल अनुसूचित जातीय व जनजातीय सूची में नई जातियों को शामिल न करके दबी-कुचली जातियों को ही आरक्षण का लाभ सुनिश्चित कराए जाने से संबंधित वि-नय।

2. गैर बासमती चावल का भी निर्यात किये जाने हेतु आवश्यक कदम उठाये जाने से संबंधित वि-नय।

आदर सहित।

Comment [BS12]: (fd. by o1)

... (*Interruptions*)

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Madam Speaker, I would like to request you to kindly include the following in next week's business:

* Not recorded.

1. To ensure food security so that every household can get a minimum of 35 kilogram of food grains per month under the Universal Public Distribution System.
2. Water crisis is getting acute day by day. A large number of poor people have no access to safe drinking water as of today. Water reservation and its efficient management should be given proper importance. Adequate administrative steps and legislation is very much required at this stage.

… (*Interruptions*)

श्री ए.टी. नाना पाटील (जलगांव): अध्यक्ष महोदया, आगामी सप्ताह की कार्यवाही में निम्न वि-नयों को विचार के लिये जोड़ा जाये :-

(1) महारा-ट्र में विद्युत व्यवस्था पूरी तरह से ज़र्जर हो चुकी है। किसानों और शहर में रहने वाले नागरिकों पर 15 से 18 घंटे का लोड शैडिंग होने के कारण जीवन की आधुनिकतम व्यवस्था तथा कृ-ि संबंधी कार्य समाप्ति की ओर बढ़ रही है। केन्द्र सरकार द्वारा महारा-ट्र सरकार को आवश्यक कदम उठाने के लिये निर्देश देने की आवश्यकता।

(2) देश के किसानों में एक आम धारणा बन गई है कि अकाल, अतिवृ-टि के कारण भारत का किसान कठिनाइयों से जूझता नजर आ रहा है। उसे राहत देने के लिये कृ-ि नीति में बदलाव की सख्त आवश्यकता। केन्द्र सरकार को ऐसी कृ-ि नीति बनाने की जरूरत है ताकि कृ-क, क्रेता, विक्रेता और उपभोक्ता - तीनों में सामंजस्य स्थापित हो सके।

…(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप सब लोग क्यों खड़े हैं, बैठ जाइये।

…(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Kindly go back to your seats. Let us have order in the House. Shri Ravindra Kumar Pandey.

… (*Interruptions*)

MADAM SPEKAER: Nothing else will go on record except Shri Pandey's statement.

(Interruptions) ...[*]

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह): अध्यक्ष महोदया, आगामी सप्ताह की कार्यवाही में निम्न वि-नयों को विचार के लिये जौड़ा जाये :-

(1) झारखंड राज्य से संशोधित बीपीएल सूची केन्द्र सरकार की आवश्यक स्वीकृति हेतु कई माह पूर्व भेजी गई है। उक्त सूची को तत्काल प्रभाव से केन्द्र सरकार द्वारा स्वीकृति प्रदान करने के पश्चात् शीघ्रातिशीघ्र राज्य सरकार को भेजने की आवश्यकता।

(2) गिरिडीह संसदीय क्षेत्र में उग्रवाद से प्रभावित सभी गावों को उग्रवाद प्रभावित क्षेत्र के अंतर्गत शामिल करने के पश्चात् प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से जोड़ने और विभिन्न ग्रामीण परियोजनाओं और कार्यक्रमों के इस क्षेत्र में प्राथमिकता के आधार पर कार्यान्वयन सुनिश्चित कराने की आवश्यकता।

… (*Interruptions*)

श्री तूफ़ानी सरोज (मछलीशहर): अध्यक्ष महोदया, आगामी सप्ताह की कार्यवाही में निम्न वि-नयों को विचार के लिये जोड़ा जाये :-

(1) रा-ट्रीय राजमार्ग संख्या-56 के अंतर्गत सुल्तानपुर से वाराणसी तक 4-लेन बनाने हेतु किसानों की उपजाऊ जमान 60 मीटर तक ले रहे हैं जबकि 45 मीटर में ही 4-लेन निर्माण का प्रस्ताव है।

(2) मेरे संसदीय क्षेत्र मछलीशहर में केन्द्रीय विद्यालय की स्थापना शीघ्र करवाने की व्यवस्था की जाये।

… (*Interruptions*)

———————

[*] Not recorded.

12.13 hrs.

DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS(GENERAL), 2010-11

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI S.S. PALANIMANICKAM): On behalf of Shri Pranab Mukherjee, I beg to present a statement (Hindi and English versions) showing the Supplementary Demands for Grants in respect of the Budget (General) for 2010-11

. … (*Interruptions*)

12.14 hrs

RE: DISPENSING WITH PRIVATE MEMBERS' BUSINESS

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PERSONNEL, PUBLIC GRIEVANCES AND PENSIONS AND MINISTER OF STATE IN THE PRIME MINISTER'S OFFICE (SHRI V. NARAYANASAMY): Madam, I have a request to make to the senior leaders of the House.… (*Interruptions*) The Zero Hour, the Lunch Hour and the Private Members' Business listed for the day may be dispensed with and we may continue with the discussion on the Railway Budget so that we may conclude the discussion today itself. … (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: I would like to take the sense of the House on the request of the hon. Minister that we dispense with the 'Zero Hour', the Lunch Hour and the Private Members' Business and straightaway start with the discussion on the Railway Budget. Does the House agree with this request?

… (*Interruptions*)

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes. … (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Now, the discussion on the Railway Budget and the Supplementary Demands for Grants for Railways may be taken up together. Shri Yogi Aditya Nath.

… (*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please sit down. Allow Shri Yogi Aditya Nath to speak.

…(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : रेल बजट पर बहस शुरु हो गई है। आप लोग बैठ जायें। योगी आदित्यनाथ जी को बोलने दीजिये.

… (*Interruptions*)

Comment [U13]: Fd. By p

12.15 hrs.

RAILWAY BUDGET (2011-2012) – GENERAL DISCUSSION DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS – (RAILWAYS), 2011-2012

MADAM SPEAKER: The House will now take up item nos. 11 and 12 together.

Motion moved:

> "That the respective supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2011, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1, 3, 4, 6 to 13 and 16."

DEMANDS LIST

MADAM SPEAKER : Shri Yogi Adityanath to speak.

… (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : योगी आदित्यनाथ जी को बोलने दीजिए।

…(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : केवल योगी आदित्यनाथ जी की बात ही रिकॉर्ड में जायेगी।

…(व्यवधान) *

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): महोदया, भारतीय रेल के वर्ष 2011-12 के रेल बजट पर प्रारम्भ हुई इस चर्चा पर शुरूआत करने के लिए आपने मेरे नाम को यहां आमंत्रित किया है, इसके लिए मैं सर्वप्रथम आपका आभार व्यक्त करता हूं।…(व्यवधान)

महोदया, हाउस ऑर्डर में नहीं है। …(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: The House stands adjourned to meet again at 1 p.m.

12.16 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Thirteen of the Clock.

Comment [c14]: Fd. By q1

13.00 hrs.

The Lok Sabha reassembled at Thirteen of the Clock

(Mr. Deputy Speaker *in the Chair*)

श्री वि-णु पद राय (अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह): उपाध्यक्ष जी, मुझे कृपा करके एक मिनट बोलने का समय दें। …(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : अभी हम रेल बजट ले रहे हैं।

श्री वि-णु पद राय : उपाध्यक्ष महोदय, अंडमान निकोबार में सीबीएसई का प्रश्नपत्र 17 फरवरी को लीक हो गया। …(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आप बैठ जाइए।

…(व्यवधान)

---

* Not recorded.

श्री शीश राम ओला (झुंझुनू): उपाध्यक्ष महोदय, मेरा एक पॉइंट ऑफ ऑर्डर है। ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : अभी रेल बजट चल रहा है, आप क्या पॉइंट ऑफ ऑर्डर उठा रहे हैं? सोमवार को उठाइए।

श्री शीश राम ओला : उपाध्यक्ष महोदय, मैं एक मिनट में अपनी बात कहना चाहता हूँ। लीबिया में मेरे जिले के कई लोग मारे गए हैं। ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यह वि-नय तो पहले आ चुका है।

13.01 hrs.

SUBMISSION BY MEMBERS

Re: Plight of Indians living in Libya

श्री शीश राम ओला (झुंझुनू): उपाध्यक्ष महोदय, लीबिया में मारे गए लोगों में मेरे जिले झुंझुनू के और हिन्दुस्तान के दूसरे लोग भी हैं। परंतु मुझे रात को लोग सोने नहीं दे रहे हैं। वे कहते हैं कि मेरे बच्चे को गोली लग गई, मेरे बच्चे को गोली लग गई। लीबिया में बुरी तरह से गृह युद्ध चल रहा है। सड़कों पर खून-खराबा चल रहा है। मैं आपके माध्यम से सरकार को कहना चाहता हूँ कि लीबिया में जितने भी हिन्दुस्तानी और मेरे ज़िले के, मेरी पार्लियामैंट्री कांस्टीट्युएंसी के लोग फँसे हुए हैं, जो मर गए, उनकी डैड बॉडीज़ मंगाई जाएँ और जो फँसे हुए हैं, उनको आप विशे-ा व्यवस्था से, हवाई जहाज़ से या समुद्री जहाज़ से भारत वापस लाएँ। ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : जो माननीय सदस्य इस वि-ाय पर असोसियेट करना चाहते हैं, वे अपने नाम भिजवा दें।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यह मामला तो वैसे एक दिन पहले भी उठा था। यह ज़ीरो आवर नहीं है, रेलवे बजट है। इसे बहस का वि-ाय मत बनाइए।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : केवल उनकी बात रिकार्ड पर जाएगी।

(Interruptions) ...[*]

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Sudeep Bandyopadhyay, you associate with him.

... (*Interruptions*)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Those who are fighting for democracy were kept and detained. Now, they are totally unable to come back in their own country. ... (*Interruptions*) The Government should make all out efforts to bring them back to India as soon as possible. ... (*Interruptions*)

उपाध्यक्ष महोदय : आपकी बात हो गई। इसे बहस का वि-ाय मत बनाइए।

...(व्यवधान)

[*] Not recorded.

श्री वि-णु पद राय (अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह): उपाध्यक्ष जी, 17 फरवरी, 2011 को कार निकोबार में क्लास 10 और 12 का सीबीएसई प्रश्न-पत्र लीक हो गया। एक मार्च को परीक्षा थी और 17 फरवरी को कार निकोबार में सीबीएसई प्रश्न-पत्र लीक हो गया। अतः मैं मांग करता हूँ कि भारत में जहाँ सीबीएसई क्लास 10 और 12 की परीक्षा हो रही है, उसका जो पेपर पहले बनाया गया था, उसे कैन्सेल करके, नया प्रश्न-पत्र बनाकर परीक्षा की जाए। जिन लोगों ने यह गलत काम किया, धंधा किया, उनके खिलाफ सख्त कार्रवाई की जाए, यह मेरी मांग है।

श्री संजय निरुपम (मुम्बई उत्तर): कितने भारतीय वापस लाए गए, उनको वापस लाने का क्या इंतज़ाम हो रहा है, उसके संबंध में माननीय मंत्री जी बता सकते हैं। यह रा-ट्रीय चिन्ता का वि-नय है। ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आप बैठ जाइए। मंत्री जी बोलना चाहते हैं।

Comment [r15]: Fd by r1

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : Sir a lot of innocent people have been killed. In other areas also such things are going on. … (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will go on record.

(Interruptions) ...[*]

श्री संजय निरुपम : महोदय, कितने भारतीय वापस लाए गए हैं, यह हम मंत्री जी से जानना चाहते हैं...(व्यवधान) यह केवल माननीय मंत्री जी बता सकते हैं।...(व्यवधान) यह रा-ट्रीय चिंता का वि-नय है।...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Harin Pathak is allowed to associate on this issue. Please sit down. The Minister is replying.

… (*Interruptions*)

उपाध्यक्ष महोदय : मंत्री जी बोल रहे हैं। उनको बोलने दीजिए।

…(व्यवधान)

THE MINISTER OF OVERSEAS INDIAN AFFAIRS AND MINISTER OF CIVIL AVIATION (SHRI VAYALAR RAVI): Sir, the Government shares the feelings of the hon. Members who have expressed their concern here. I think during the last week or even before that, we made all arrangements for them with the Air India. Three flights are landing here every day. Two flights have landed yesterday. Today onwards, flights are starting from Mumbai also. We summoned

[*] Not recorded.

even two each of the private aircraft also, making a total of six aircraft. … (*Interruptions*)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : But they were not sufficient. … (*Interruptions*)

उपाध्यक्ष महोदय : मंत्री जी को अपनी बात खत्म करने दीजिए।

…(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मंत्री जी की बात को पूरा होने दीजिए।

…(व्यवधान)

SHRI VAYALAR RAVI: By ships, we are transporting persons from different ports to Alexandria and our other private aircraft are going to Alexandria because we do not have a bilateral agreement with Libya. Only the Air India has got special permission to land in Tripoli where about eight to ten thousand people have assembled. The total Indians were 18,000. Many people have been stranded at other ports and places. Arrangements have been made by the Ministry of External Affairs and they are discussing with us. They are transporting people. As we thought that more planes are required, we summoned private aircraft also. We have summoned Air India aircraft. We have three 747 Air bus available with Air India, and three 320 Airbus and 787 and other flights also have been put into service. We are doing our best to bring back all the people as much as possible. … (*Interruptions*) The intention of our Government is to bring all the Indians back and we do not want to leave anybody there. I can assure the hon. Members that we will be bringing all the people. … (*Interruptions*)

उपाध्यक्ष महोदय : आप लोग बैठ जाइए। मंत्री जी को बोलने दीजिए।

…(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आप लोग बैठ जाइए।

…(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : केवल मंत्री जी की बात रिकार्ड में जाएगी, अन्य किसी की बात रिकार्ड में नहीं जाएगी।

SHRI HARIN PATHAK (AHMEDABAD EAST): When they come back to Mumbai, they are penniless. … (*Interruptions*) When they land at Mumbai or at some other place, they will be having no money to go back to their destinations. So, please make necessary arrangements so that they can reach their homes safely. … (*Interruptions*)

श्री शीश राम ओला : उपाध्यक्ष महोदय, स्वैज कैनाल के पास अलैग्ज़ैंडरिया से ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आप बैठ जाइए। आपकी बात रिकार्ड में नहीं जा रही है।

(व्यवधान)... *

SHRI VAYALAR RAVI: We know that they are penniless. I myself was in the Airport up to 2 o'clock in the night. I received them. … (*Interruptions*) Let me speak. … (*Interruptions*) Let me tell him. We are giving them food packets, water and cold drinks. Sir, early morning at 6 o' clock, I received a call from Mumbai. There were 150 passengers who wanted to go to Southern part of India. So, immediately I went into action. I arranged Air India flights and we provided free tickets for them. We will take them to their destination by Air India or by private aircraft absolutely free. There is no problem. But according to the rules, if the distance is less than 500 kilometers, they have to go by train or bus. … (*Interruptions*)

But I can tell you that all the State Governments fully cooperate with the Government of India's effort. They have brought buses and everything. The Railways are also doing their best to help those people. Thank you.… (*Interruptions*)

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): Sir, from the Railways' side, I can assure the House that from the Airport to wherever destination the people want to go, the Railways will arrange their return journey free of cost.… (*Interruptions*)

---

* Not recorded.

उपाध्यक्ष महोदय: कृपा कर आप बैठ जाइए, आपकी कोई बात रिकार्ड में नहीं जा रही है।

...(व्यवधान)*

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन में एक जानकारी देना चाहती हूं, रेल बजट पर चर्चा शुरु हो गई है, लेकिन मध्य प्रदेश की जो उपेक्षा हुई, उससे पूरा मध्य प्रदेश आंदोलित है। ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: आप भा-ण के समय बोलिए।

...(व्यवधान)

श्रीमती सुमित्रा महाजन : उपाध्यक्ष महोदय, आज इन्दौर में एक हजार लोगों का धरना हो रहा है और उसमें सभी प्रकार के लोग हैं।...(व्यवधान) वहां परिस्थिति बहुत कठिन हो रही है। पूरा मध्य प्रदेश आंदोलित है।...(व्यवधान) केवल चर्चा करने से नहीं होगा। आज इन्दौर में रेलवे को लेकर बड़ा आन्दोलन चल रहा है। ...(व्यवधान) मैं इन बातों की तरफ रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगी।...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: कृपा कर आप बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: केवल योगी आदित्यनाथ जी की बात रिकार्ड में जाएगी, अन्य किसी की बात रिकार्ड में नहीं जाएगी।

...(व्यवधान) *

* Not recorded.

13.12 hrs.

RAILWAY BUDGET (2011-2012) – GENERAL DISCUSSION AND DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS –(RAILWAYS)-2010-11-Contd.

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल के वर्ष 2011-12 के रेल बजट पर प्रारम्भ में ही चर्चा के लिए आपने मुझे आमंत्रित किया है, इसके लिए मैं हृदय से आपका आभार व्यक्त करता हूं। साथ ही एनडीए अध्यक्ष माननीय आडवाणी जी और नेता प्रतिपक्ष माननीय सुषमा जी का भी आभार व्यक्त करता हूं कि जिन्होंने मुझे यह अवसर प्रदान किया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को भी हृदय से धन्यवाद देता हूं कि जिन्होंने भारतीय रेल के वर्ष 2011-12 के इस बजट को भारी घोषणाओं और आश्वासनों के माध्यम से ''कहीं पर निगाहें, कहीं पर निशाना'' यह मान करके पूरे देश के अंदर दिल्ली के रेल भवन से एक मैसेज दिया है और कोलकाता की राइटर्स बिल्डिंग तक पहुंचने का क्या माध्यम हो सकता है, वह इस रेल बजट में स्पष्ट झलक रहा है।

उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल का इतिहास 157 वर्ष पुराना है। भले ही राजनीतिक रूप से एक कड़वाहट रेल बजट के दिन सदन के अंदर हम सब को देखने को मिलती है, लेकिन सामान्यत: पूरे देश के अंदर रेल की यात्रा अत्यंत सस्ती मानी जाती है। साथ ही साथ पूरे देश को सामाजिक और सांस्कृतिक रूप से भी जोड़ने में एक बड़ी महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह भारतीय रेल ने किया है। पूरे देश के अंदर 64000 किलोमीटर से अधिक लम्बाई वाले क्षेत्र में, भौगोलिक एवं ग्रामीण क्षेत्र में भी इसका नेटवर्क फैला हुआ है। देश के 7083 रेलवे स्टेशनों को और प्रतिदिन दो करोड़ से ऊपर यात्रियों के साथ-साथ 2.5 मिलियन टन माल यातायात की ढुलाई भारतीय रेल से होती है। विश्व में सबसे अधिक यात्रीवाहक, तीसरा सबसे बड़ा रेल नेटवर्क, माल यातायात की दृष्टि से विश्व का सबसे बड़ा चौथे नम्बर का जो नेटवर्क है, वह भारतीय रेल का है। देश के अंदर भारत के राजमार्गों एवं बंदरगाहों को जोड़ने के साथ-साथ भारत की परिवहन व्यवस्था को एक रीढ़ अर्थात् लाइफ लाइन के रूप में हमने भारतीय रेल को माना है। आज भी 35 प्रतिशत से अधिक रेल के द्वारा माल ढोया जाता है।

Comment [S16]: T1cd

उपाध्यक्ष महोदय, पॉवर, कोयला, इस्पात्, सीमेंट और उर्वरक जैसे क्षेत्रों में 70 प्रतिशत माल की ढुलाई रेलवे द्वारा की जाती है। जैसी रेल मंत्री जी ने रेल बजट में घोषणा की थी कि 14 लाख कर्मचारियों को प्रत्यक्षरूप से नौकरियों के माध्यम से जहां भारतीय रेल ने जोड़ा है, वहीं साथ ही साथ उससे कई गुना

ज्यादा लोगों को अप्रत्यक्षरूप से रोजगार देने में महत्वपूर्ण भूमिका भारतीय रेल की रही है। इसीलिए रेल के इन्फ्रास्ट्रक्चर की गुणवत्ता, उसकी क्षमता तथा उसके नि-पादन में रा-ट्र के लिए अत्यन्त निर्णायक तथा महत्वपूर्ण भूमिका को हर भारतीय स्वीकार करता है और उसकी इच्छा होती है कि भारतीय रेल अपनी इस निर्बाध गति को इसी रूप में बनाने में अपना योगदान देती रहे।

महोदय, इसी विश्वास के साथ प्रति व-र्ा यह इच्छा होती है कि संसद के अंदर जब रेल बजट आता है, तो देश के हर कोने से एक आवाज उठती है कि हमारे लिए भी कुछ होना चाहिए, लेकिन अत्यन्त दुख और खेद के साथ हम सब आज इस सदन में रेल बजट पर बहस की शुरूआत कर रहे हैं कि एक संकीर्ण राजनीतिक स्वार्थों ने, सस्ती राजनीतिक लोकप्रियता की होड़ ने रेल ढांचे के आधुनिकीकरण पर समुचित ध्यान नहीं दिया गया है और आधारभूत ढांचे के विकास की उपेक्षा ने, भारतीय रेल को आज जहां खड़ा किया है, वह एक अत्यन्त ही खतरनाक दौर से गुजर रही है। मुझे याद है, व-र्ा 2009-10 में, ...(व्यवधान)

श्रीमती सु-मा स्वराज (विदिशा): उपाध्यक्ष महोदय, आज रेल बजट पर सदन में चर्चा हो रही है। बजट सत्र में जिन तीन महत्वपूर्ण वि-यों पर चर्चा होती है, उनमें रा-ट्रपति अभिभा-ण, रेल बजट और सामान्य बजट आते हैं। इस समय सदन में, एक रेल मंत्री और एक रेल राज्य मंत्री के पीछे, पूरी की पूरी बैंचेज देखिए, बिलकुल खाली पड़ी हैं। सत्ता पक्ष का एक सांसद भी मौजूद नहीं है। ...(व्यवधान) एक रेल मंत्री स्वयं और एक रेल राज्य मंत्री के अलावा पूरी बैंचेज खाली हैं। यह सरकार का फ्लोर मैनेजमेंट है, जो मैं आपको बताना चाहती हूं। ...(व्यवधान)

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): उपाध्यक्ष महोदय, मुझे याद है, व-र्ा 2009-10 में इसी सदन में, माननीय रेल मंत्री ने जब रेल बजट प्रस्तुत किया था, तो दो बातें कही थीं। एक विजन 2020, जिसमें भारतीय रेल की सेवाओं को विश्वस्तरीय बनाने का लक्ष्य रखा गया था और दूसरी बात उन्होंने कही थी कि भारतीय रेल के विकास के साथ-साथ उसके सामाजिक उत्तरदायित्व भी हैं। इन दोनों बातों को इस बार के रेल बजट में भी माननीय रेल मंत्री ने पैरा 4 में उल्लेख करते हुए स्प-ट कहा है कि- 'हमने अर्थव्यवस्था की मजबूती और मानवीय दृ-टिकोण के साथ-साथ सामाजिक समुत्थान को भी समान महत्व दिया है।' यह सच है कि भारतीय रेल को अपने व्यावसायिक हितों के संरक्षण के साथ-साथ अपनी सामाजिक प्रतिबद्धताओं और सेवाओं को भी पूरा करना है, लेकिन माननीय रेल मंत्री को इस बारे में स्प-ट करना होगा कि क्या सामाजिक प्रतिबद्धताओं के जो उनके संकल्प हैं, उनकी पूर्ति बिना भारतीय रेल के आर्थिक दृ-टि से सम्मुन्नत हुए हो सकती है? यह एक बहुत बड़ी चुनौती है। रेल अगर आर्थिक रूप से सुदृढ़ नहीं होगी, समुन्नत नहीं होगी, तो क्या उन सामाजिक प्रतिबद्धाओं को पूरा किया जा सकता है, जो उन्होंने घो-णाओं

और आश्वासनों के माध्यम से रेल बजट में इस सदन के सामने और पूरे देश के सामने रखी हैं? जो बातें माननीय रेल मंत्री ने, व्यावसायिक दृ-टिकोण से रेल के आर्थिक सुदृढ़ीकरण के बारे में कही हैं, वे कैसे पूरी होंगी?

मैं उनको इस बात के लिए बधाई भी दूंगा कि उन्होंने उद्योगों के विकास के लिए रेलों के इन्फ्रास्ट्रक्चर, प्राइवेट फ्रेट टर्मिनल, स्पेशल फ्रेट टर्मिनल, ऑटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर, ऑटोमोबाइल और सहायक केन्द्र, किसान विज़न, नई खान-पान नीति, कायला एवं लौह अयस्क की खानों के लिए सम्पर्क, इन सब घो-णाओं को भी उन्होंने यहां पर किया है, लेकिन ये इशारा क्या करती हैं? रेलवे के आधुनिकीकरण और आधारभूत ढांचे के विकास के लिए, उसे आर्थिक रूप से समुन्नत करने के लिए रेल बजट में जो ये प्रावधान किये गये हैं, क्या इससे उन लक्ष्यों को प्राप्त किया जा सकता है? माननीय रेल मंत्री ने स्वयं अपने रेल बजट में इस बात को स्वीकार भी किया है कि पिछले रेल बजट भा-ण में उन्होंने जिन बातों को कहा था, उनमें से बहुत सारी घो-णाएं अब तक पूरी नहीं हुई हैं। वे अभी तक लम्बित पड़ी हुई हैं। रेल नेटवर्क को बढ़ाने और लम्बित परियोजनाओं को पूरा करने से सम्बन्धित जो बातें माननीय रेल मंत्री ने कही हैं और जो बजट भा-ण में भी प्रावधान किये गये हैं, जो घो-णाएं पूर्व से लम्बित हैं और जो पिछले तीन बार के बजट भा-णों में घो-णाएं की गई हैं, अगर यही रेल की रफ्तार रहेगी तो मुझे ऐसा लगता है कि अगले दो दशक तक कई योजनाएं पूरी नहीं हो पाएंगी और दो दशक तक किसी रेल मंत्री को नया बजट प्रस्तुत करने की आवश्यकता ही नहीं पड़ेगी।

विश्वस्तरीय रेल सेवा और विज़न 2020 की जो घो-णा माननीय रेल मंत्री ने की थी, मुझे याद है कि 2009-10 में रेल मंत्री ने यह भी कहा था कि हम लोग तब तक के लिए 25 हजार किलोमीटर रेल नेटवर्क में नई रेलवे लाइन बिछाने का कार्य करेंगे, 30 हजार किलोमीटर के दोहरीकरण और विद्युतीकरण के लक्ष्य को पूरा करेंगे। लेकिन एक व-र् की स्थिति क्या है? अगर विज़न 2020 को प्राप्त करना है तो एक व-र् में कम से कम 2500 किलोमीटर का रेलवे नेटवर्क बिछता, लेकिन जो लक्ष्य उन्होंने पिछले साल एक हजार किलोमीटर का रखा था, वह एक हजार किलोमीटर भी अभी तक बमुश्किल पूरा किया जा सका है। और भी तमाम घो-णाएं की गई हैं। फिर क्या विज़न 2020 के लक्ष्य को आप बाजार से ऋण लेकर और बाण्ड जारी करके इस लक्ष्य को प्राप्त कर सकते हैं? क्या यह इशारा नहीं करता है कि भारतीय रेल को कहीं न कहीं निजीकरण की ओर ढकेलने का प्रयास हो रहा है ? माननीय रेल मंत्री के द्वारा विज़न 2020 की बात करते हैं और लक्ष्य तय करते हैं कि 25 हजार किलोमीटर का हम नया रेल नेटवर्क बिछाएंगे और लक्ष्य 2500 किलोमीटर का भी पूरा नहीं होता, एक व-र् में एक हजार का भी आप पूरा नहीं कर पाते हैं।

2500 किलोमीटर एक व-र् में होना तय था, लेकिन आप एक हजार किलोमीटर भी पूरा नहीं कर पा रहे हैं। रेल मंत्री की इन बातों को देखकर मुझे केवल यह बात लगती है कि यू.पी.ए. की सरकार बनने के बाद जो घो-णाओं का एक सिलसिला शुरू हुआ है कि घो-णाएं करते जाओ, चाहे जो कुछ भी हो।

मुझे एक दार्शनिक की एक बात याद आती है, 'यावज्जीवेत्, सुखम् जीवेत, ऋणम् कृत्वा, घृतम् पीवेत्।' हम ऋण लेकर इन घो-णाओं को करते जायें, चाहे लक्ष्य की पूर्ति हो न हो और भारतीय रेल की चाहे जो भी दुर्गति हो। मुझे लगता है कि यह स्थिति कहीं न कहीं आज भारतीय रेल के अन्दर हम सब को दिखाई दे रही है, यानि कुछ भी हो, हम घो-णाएं करते जायें। इन्हीं घो-णाओं से भरा हुआ यह एक दिशाहीन रेल बजट है।

महोदय, मुझे इस बात के लिए अफसोस होता है कि जो बातें व-र् 2011-12 के रेल बजट में कही गई हैं, भारतीय रेल ने अपनी वार्-िक योजना 57,630 करोड़ रुपये की प्रस्तावित की है। पिछले बजट भा-ण की तमाम घो-णाएं अभी अधूरी हैं या प्रारम्भ भी नहीं हुई हैं, लेकिन नई फैक्टरियां स्थापित करने और तमाम अन्य घो-णाएं की गईं, जिनमें 114 नई लाइनों के निर्माण के लिए प्रधानमंत्री रेल विकास योजना प्रस्तावित की गई है। व-र् 2011-12 में 40 नई लाइनों को बनाने, 20 खण्डों का आमान-परिवर्तन करने और 35 खण्डों पर दोहरीकरण का कार्य आदि का लक्ष्य भी सामने रखा है।

Comment [R17]: cd by w

दो बार के रेल बजट में घोि-त नई लाइनों, आमान परिवर्तन तथा दोहरीकरण के लिए 251 परियोजनाओं में से मात्र 175 के सर्वेक्षण का कार्य अभी तक पूरा हो पाया है यानी लक्ष्य अभी तक पूरे नहीं हो पा रहे हैं। सर्वेक्षण के कार्य भी पूरे नहीं हो पा रहे हैं। सर्वेक्षण पर बहुत ज्यादा खर्च नहीं है, लेकिन जो तय किया गया था, वह भी पूरा नहीं हो पाया है। इनके लिए फंड की भी कोई व्यवस्था नहीं है। व-र् 2011-12 में ही 25 नई रेल लाइन परियोजनाओं को प्रारंभ करने, आमान परिवर्तन के लिए 6 नए प्रस्ताव, दोहरीकरण के लिए 28 नए प्रस्ताव, नई लाइन सर्वेक्षण के लिए 107 नई परियोजनाएं, आमान परिवर्तन की 4 नई परियोजनाएं, दोहरीकरण की 16 नई परियोजनाएं तथा विद्युतीकरण की 3 नई परियोजनाओं को पूरा करने का लक्ष्य इन्होंने पुन: रखा है। उससे पहले दो रेल बजट में माननीय रेल मंत्री ने 584 रेलवे स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने की बात की थी। अब तक जो बातें कही गई हैं, बजट के अनुसार बताया जा रहा है कि उनमें 442 रेलवे स्टेशनों का कार्य अपग्रेड हो चुका है। महोदय, बहुत दूर जाने की आवश्यकता नहीं है। जब रेल बजट होता है, उस समय या संसद के समय हम लोग प्रति सप्ताह आते हैं और नई दिल्ली रेलवे स्टेशन को देखते हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि और अन्य जगह जाने की आवश्यकता नहीं है, वे नई दिल्ली रेलवे स्टेशन देख लें। नई दिल्ली रेलवे स्टेशन का अपग्रेडेशन कॉमनवैल्थ

की दृ-टि और अन्य दृ-टि से भी ठीक नहीं है। वहां आज भी बिखरा हुआ सामान, टूटी हुई छतें हैं। मैं परसों जब जा रहा था तब व-र्ा होने लग गई जिससे वहां की छतें टपक रही थीं। अपग्रेडेशन का कार्य इस स्तर पर हुआ है।...(व्यवधान) अभी तक पिछली घो-णाएं पूरी नहीं हुई हैं और इस बार 236 नए स्टेशनों को अपग्रेड करने की घो-णा भी माननीय रेल मंत्री ने कर दी है। आखिर घो-णाओं पर घो-णाएं होती जा रही हैं। इन घो-णाओं को पूरा कब किया जाएगा और इनके लिए धन की व्यवस्था कहां से होगी? क्या यह सस्ती लोकप्रियता और लोक-लुभावन रेल बजट भारतीय रेल का हित कर पाएगा? पटरी से उतर रही भारतीय रेल जो गंभीर चुनौतियों से जूझ रही है, क्या वह भारत के उस विश्वास को बहाल कर पाएगी जो आज सुरक्षा और संरक्षा दोनों दृ-टियों से खतरनाक बनती जा रही है? भारतीय रेल इन दो चुनौतियों से गुजर रही है।

मुझे याद है, माननीय रेल मंत्री एनडीए सरकार में भी रेल मंत्री थीं। एनडीए सरकार ने इस देश में सुरक्षा और संरक्षा की इस चुनौती को स्वीकार किया था। उन्होंने उस समय इसके लिए एक संरक्षा निधि भी बनाई थी। उस संरक्षा निधि ने तय किया था कि रेल ट्रैक का आधुनिकीकरण होगा, जर्जर पुलों की मरम्मत होगी, सिग्नल सिस्टम का आधुनिकीकरण होगा और साथ ही रेलवे क्रॉसिंग को इंटर लॉकिंग सिस्टम से जोड़ने का कार्य होगा। एन्डीए सरकार के समय एक और कार्य हुआ था। पैंडिंग योजनाओं को पूरा करने के लिए एक सर्वे करवाया गया था और उसका मूल्यांकन भी किया गया था कि राजस्व दृ-टि से महत्वपूर्ण रा-ट्रीय सुरक्षा और सामाजिक रूप से भी आवश्यक उन योजनाओं को पूरा करने के लिए लगभग 1.5 लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता थी। मैं आज से लगभग दस व-र्ा पूर्व की बात बता रहा हूं। दस व-र्ा पूर्व यह लक्ष्य रखा गया था कि इन सब योजनाओं को पूरा करने के लिए डेढ़ लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता पड़ेगी। एनडीए सरकार में उन योजनाओं को पूरा करने का लक्ष्य रखा गया था। पिछले सात व-र्ों से हम यूपीए सरकार के इस कार्यकाल को देख रहे हैं। मुझे कभी-कभी यह लगता है कि पूरे देश की जनता को किस प्रकार भ्रम में रखने का प्रयास हो रहा है। रेल मंत्री आते हैं, या तो लोग उन्हें स्वयं गंभीरता की दृ-टि से नहीं देखते और अगर इच्छा शक्ति है, कार्य करने का जज्बा भी दिखता है, तो मुझे लगता है कि लोग कभी-कभी रेल मंत्री को इस दृ-टि से देखने लगते हैं, जिस प्रकार की स्थितियां हैं - उड़ जा रे पंछी यह रेल हुई बेगानी।

Comment [r18]: Cd by x

यानी रेल को बेगाना बनाकर रख दिया। रेल केवल आश्वासनों और अपनी राजनीतिक घो-णाओं तक ही सीमित रखो और जब अपने कार्य, राजनीतिक हित पूरे हो गये, तो फिर यहां से छोड़कर चले जाओ। यह स्थिति आज कहीं न कहीं दिखाई दे रही है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी के समक्ष उन तथ्यों को भी रखना चाहता हूं कि आखिर यह स्थिति कैसे हुई? हम लोग जब भारतीय रेल की चर्चा करते हैं, तो हमें यह देखना पड़ेगा कि भारतीय रेल की आय का सबसे बड़ा जरिया क्या है? मालभाड़ा, जो रेल यातायात की 65 प्रतिशत की आपूर्ति करता है, यानी 65 प्रतिशत रेल की आय मालभाड़े से होती है और मात्र 26 प्रतिशत आय यात्री यातायात से होती है।

महोदय, अगर आप देखें, तो वर्ष 1950 में यह रेशियो 88:12 का था, यानी 88 प्रतिशत माल यातायात रेल के माध्यम से जाता था। इससे रेल की आय भी बढ़ती थी। लेकिन आज रेल मालभाड़े की स्थिति कहीं न कहीं अविश्वसनीय हुई है। आज वह 88 प्रतिशत से घटकर 35 प्रतिशत तक आयी है, जिससे रेल की आय पर भी असर पड़ा है। अगर देश में मालगाड़ियों की रफ्तार को आप देखेंगे, तो मुझे लगता है कि कहीं-कहीं पर साइकिल भी उससे तेज दौड़ती है। मात्र 25 किलोमीटर प्रति घंटा देश में मालगाड़ियों की स्थिति है। दूसरा, सुरक्षित नहीं और तीसरी जवाबदेही नहीं है।

महोदय, आप रेलवे स्टेशनों पर देखते होंगे कि जब रेलवे पार्सल या किसी अन्य सम्पर्क से कोई सामान आता है, तो उसे उठाकर लावारिस सा फेंक दिया जाता है। उसके लिए कोई जिम्मेदारी नहीं, किसी की जवाबदेही नहीं होती है। इन स्थितियों में हम इस लक्ष्य को कैसे पूरा करेंगे? आज आय के स्रोत घटते जा रहे हैं और रोज नयी-नयी घो-णाएं होती जा रही हैं। अभी भी हमारे सामने पुराने पड़ चुके रेल ट्रैक, जर्जर पुल और पुरानी पड़ चुकी सिग्नल प्रणाली, हजारों किलोमीटर के रेल ट्रैक का नवीनीकरण न होना, इंटेग्रेटेड सिक्योरिटी सिस्टम का अभाव आदि तमाम अन्य योजनाएं आज भी लंबित पड़ी हुई हैं।

महोदय, हमें समाचार पत्रों के माध्यम से रेल दुर्घटनाएं सुनने को मिलती हैं। देश में अधिकतर दुर्घटनाएं मानव रहित सम्पर्क फाटकों पर होती हैं। आज भी 17 हजार से ऊपर रेलवे फाटक मानव रहित हैं। वर्तमान में जिन परियोजनाओं का कार्य चल रहा है, उनमें 109 किलोमीटर लंबी लाइन है। अगर उसे देखा जाये तो 11,900 किलोमीटर कुल लंबाई है और उसके लिए 50 हजार करोड़ रुपया चाहिए। दोहरीकरण के लिए 126 परियोजनाएं हैं, जिनकी लंबाई 4,822 किलोमीटर और लागत 11 हजार करोड़ रुपये है। डीएफसी की दो परियोजनाएं हैं, जिनकी लंबाई 3300 किलोमीटर और लागत 50 हजार करोड़ रुपये है। अगर इन चार परियोजनाओं की कुल लागत जोड़ी जाये तो इनके लिए 1.28 लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता पड़ेगी। जिन परियोजनाओं के लिए अभी सर्वे की बात हुई है, नयी लाइन है, आमान परिवर्तन है, दोहरणीकरण और उससे जुड़े हुए तमाम अन्य कार्य हैं, तो उन पर 4.21 लाख करोड़ रुपये की व्यवस्था रेल मंत्रालय कहां से करेगा, यह एक प्रश्न है।

महोदय, मै माननीय रेल मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि उन्होंने वर्ल्ड क्लास रेल स्टेशन की घो-णा की थी। आखिर उन 60 रेलवे स्टेशनों का क्या हुआ, जिन्हें वर्ल्ड क्लास बनाने की घो-णा की थी? पिछले रेल बजट में मेडिकल कालेज स्थापित करने की बात की थी, तो कितने मेडिकल कालेज बने हैं? इस रेल बजट में मंत्री जी ने उनका कोई उल्लेख नहीं किया है। मंत्री जी ने इस बारे में भी घो-णा की है कि वह दो महापुरु-नों की 150वीं जयंती--स्वामी विवेकानंद की वर्-ा 2013 में 150वीं जयंती है।

Comment [r19]: cd by y1

उसके अवसर पर विवेक एक्सप्रेस के नाम पर चार एक्सप्रेस गाड़ियां चलाने की बात कही है। इसी तरह गुरूदेव रवींद्रनाथ टैगोर की 150वीं जयंती पर भी चार एक्सप्रेस गाड़ियां चलाने की बात की है। मैं रेल मंत्री जी को इसके लिए धन्यवाद देने के साथ ही उनके नाम परिवर्तन के बारे में यह अनुरोध करना चाहूंगा कि उन्होंने विवेक एक्सप्रेस नाम देने जो घो-णा की है, उसकी जगह पर पूरा नाम - स्वामी विवेकानंद एक्सप्रेस रखा जाए। विवेक एक्सप्रेस का मतलब कुछ नहीं है, उसको स्वामी विवेकानंद के नाम पर किया जाए। इसी तरह कविगुरू एक्सप्रेस नाम न रखकर, उसका पूरा नाम गुरूदेव रविंद्रनाथ टैगोर के नाम पर रखा जाए। अगर आप कवि गुरू की बात करेंगे, तो अभी इन लोगों के गुरू अफजल गुरू जेल में सड़ रहे हैं। इस पर हमें अफसोस होता है। ...(व्यवधान)

रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी): महोदय, ट्रेन को नाम उस महापुरू-न के नाम से नहीं होता है, उसमें महापुरू-न के नाम को ग्लोरीफाई किया जाता है। हम विवेकानंद एक्सप्रेस नाम रखने के लिए तैयार हैं, गांधी जी एक्सप्रेस कर सकते हैं, लेकिन हम साबरमती एक्सप्रेस करते हैं, अमरावती एक्सप्रेस करते हैं, सेवाश्रम कहते हैं। ऐसे नाम रखते हैं, इसीलिए विवेकानंद के नाम पर ट्रेन को क्या नाम दें? अगर हम स्वामी जी एक्सप्रेस करते हैं, तो आप भी स्वामी जी हैं।...(व्यवधान)

योगी आदित्यनाथ : मैं इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं, लेकिन इसमें उनका पूरा नाम होना चाहिए।...(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी: अगर पार्लियामेंट चाहती है, तो पार्लियामेंट इसके लिए लॉ पास कर सकती है, इसमें कोई रेस्ट्रिक्शन नहीं है। आप कर सकते हैं।...(व्यवधान)

योगी आदित्यनाथ : मैं कुछ सुझाव देना चाहूंगा। आपने टक्कररोधी उपकरणों की आवश्यकता महसूस की है, पूरे देश ने महसूस की है। कानपुर के निकट पिछली बार एक्सीडेंट हुआ था, जिसमें कई लोग मरे थे जिसमें पीछे से आने वाली एक ट्रेन ने दूसरी ट्रेन को टक्कर मारी थी। आखिर यह सिस्टम केवल आठ क्षेत्रीय रेलों पर ही क्यों लागू हो रही है, पूरे देश में क्यों नहीं? पूरे देश में आपके जितने भी रेलवे जोन हैं,

उन सभी में इसे समान रूप से लागू क्यों नहीं किया जाता है? आखिर केवल इन आठ क्षेत्रीय रेलों को सेलेक्ट करने का क्या मानक बनाया गया है?

तकनीकी विकास हेतु भारतीय रेल ने विभिन्न विश्वविद्यालयों, संस्थाओं से सहयोग की चर्चा रेल बजट में की गयी है, लेकिन मैं जानना चाहूंगा कि क्या वित्तीय व्यवस्था के सुदृढ़ीकरण हेतु विशे-ाज्ञ संस्थाओं जैसे आईआईएम से सहयोग पर भारतीय रेल क्यों विचार नहीं करती है? ई-टिकटिंग हेतु क्रिस द्वारा विकसित पोर्टल से व-र्ं में कितने टिकट बुक किए जाने के आसार हैं? प्रस्तावित पोर्टल से वातानुकूलित श्रेणी के टिकट पर दस रुपये और अन्य श्रेणी के टिकट पर पांच रुपये कम करने की बात आपने की है, आखिर इस क्षति की भरपाई सरकार कहां से करेगी?

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने एक नई श्रेणी बनाने की घो-णा की है - सुपर ए.सी.। मैं परसों की बात बताता हूं जब मैं बिहार संपर्क क्रांति एक्सप्रेस से दिल्ली से गोरखपुर जा रहा था। जब मैं ट्रेन के अंदर घुसा, तो मैंने देखा कि ट्रेन की स्थिति बहुत खराब थी, वहां बहुत ज्यादा गंदगी थी। मुझे लगता है कि एसी क्लास, चाहे वह थर्ड हो, सेकण्ड हो या फर्स्ट हो, कम से कम सेकण्ड और फर्स्ट एसी के किराए में कोई रियायत देने की आवश्यकता नहीं है। आपको अगर सब्सिडी देनी है, रियायत देनी है, तो सामान्य नागरिकों को दीजिए। आपके पास जो मौजूदा व्यवस्था है, उसे ठीक नहीं कर पा रहे हैं और अब एक नई श्रेणी - सुपर एसी की बात कर दी है। आखिर जो नई श्रेणी बनाने की बात कही है, इसके लिए पायलट प्रोजेक्ट का आपने प्रावधान किया है? उसके बारे में बजट में कोई जिक्र नहीं किया गया है।

ग्रुप सी और ग्रुप डी में लगभग पौने दो लाख कर्मचारियों की नियुक्ति की बात की है, अच्छी बात है। इससे रोजगार सृजन होना चाहिए। इन पौने दो लाख लोगों के समायोजन करने का वित्तीय भार कितना होगा और कहां से इसकी व्यवस्था की जाएगी, इसके बारे में कोई स्प-ट उल्लेख नहीं किया गया है। पिछले रेल बजट में यह घो-णा हुई थी जिसमें रेलवे की फालतू भूमि का उपयोग करने की बात की गयी थी। रेलवे की फालतू भूमि का वाणिज्यिक उपयोग करने के बारे में गोरखपुर नगर निगम से एक प्रस्ताव रेल मंत्रालय के पास आया था, अब तक उस पर कार्रवाई नहीं हुई है। उसके संबंध में क्या कार्रवाई हो रही है, यह मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा। इसके अलावा रेलगाड़ियों की स्थिति के बारे में मैं कहना चाहूंगा कि आपने इतनी घो-णाएं की हैं, इस बजट में भी लगभग 200 गाड़ियों की घो-णा की गयी है, लेकिन आज एक भी रेलगाड़ी समय पर नहीं आ रही है, सभी गाड़ियों में औसतन दो घंटे की देरी होती है।

Comment [r20]: cd. by x1.h

भारतीय रेल से यात्रा करने वाले यात्रियों से भले ही आप उचित किराया लें, लेकिन किराया लेकर उन्हें सीट भी उपलब्ध कराएं। यदि किसी यात्री को सीट नहीं मिलती है तो उसे मुहैया कराए जाने वाली सुविधाओं में किराए में कटौती करें। हमने देखा है कि भारतीय रेल पर सबसे ज्यादा लोड उत्तर प्रदेश और बिहार जाने वाली ट्रेंस में होता है। वहां जाने वाले जितनी भी रेलगाड़ियां हैं, सब ठसाठस भरी होती हैं। अभी आपने होली के अवसर पर स्पेशल एक्सप्रेस रेलगाड़ियां चलाने की बात कही है, लेकिन उसमें कहीं यूपी और बिहार जैसे ज्यादा लोड वाले क्षेत्रों का नाम नहीं है।

अगर कोई ट्रेन समय पर अपने गंतव्य पर नहीं पहुंचती है तो यात्रियों के किराए में भी उसी अनुपात में कटौती होनी चाहिए। आपने भारतीय रेलवे के 14 लाख कर्मचारियों के सक्षम काम की बात कही है। लेकिन कर्मचारियों में कार्य दक्षता बढ़ाने, उनके लिए प्रशिक्षण और कार्यशाला के बारे में क्या व्यवस्था की गई है, रेल बजट में इसका उल्लेख नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं एक बात और कहना चाहूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय: अब आप अपनी बात समाप्त करें, क्योंकि एक बात के साथ दूसरा वि-नय जुड़ता जाता है और काफी समय हो गया है।

योगी आदित्यनाथ : लोको पायलट के समस्या के बारे में बताना चाहता हूं कि 28 फरवरी को सभी लोको पायलटों ने दिल्ली में अपनी मांगों को लेकर प्रदर्शन किया था। छठे वेतन आयोग के लागू होने पर उनके वेतनमानों में कुछ विसंगतियां पैदा हो गई हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि उन्हें दूर किया जाए, क्योंकि वे छोटी-छोटी विसंगतियां हैं। अगर ऐसा नहीं होगा तो किसी भी दिन रेल का चक्का जाम हो जाएगा और पूरी रेल खड़ी हो जाएगी। इसलिए उनकी समस्याओं का समाधान किया जाना चाहिए।

मैं रेलवे में भ्र-टाचार के बारे में कहना चाहूंगा। एक कहावत है - जब सावन ही आग लगाए तो उसे कौन बचाए। यह स्थिति आज भारतीय रेल की है।

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त करें, बहुत समय हो गया है।

योगी आदित्यनाथ : उपाध्यक्ष जी, मुझे ज्यादा डिस्टर्बेंस आसन से हो रही है। अगर आप मुझे पांच मिनट और दे दें तो मैं अपनी बात समाप्त कर दूंगा। आसन ने मुझे आधे घंटे का समय दिया था, जिसमें से 15 मिनट तो व्यवधान में ही निकल गए थे।

उपाध्यक्ष महोदय: उसके अलावा भी आपको जो समय अलाट किया गया था, वह भी पूरा हो गया है। अब आपका समय पूरा हो गया है।

योगी आदित्यनाथ : मेरा समय तो बहुत लम्बा है। मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि भारतीय रेलवे को प्रतिवर्ष 10,000 करोड़ रुपए का नुकसान केवल आपराधिक तत्वों और माफियों की रेलवे अधिकारियों के साथ सांठगांठ से होता है। यह भी घाटे का एक प्रमुख कारण है।

श्रीमती सुषमा स्वराज : उपाध्यक्ष जी, हमारे दल को जो समय अलाट किया गया है, माननीय सदस्य अगर ज्यादा समय लेते हैं तो हम अपने समय में से एडजस्ट कर देंगे। माननीय सदस्य रेल बजट पर चर्चा करने वाले प्रथम वक्ता हैं इसलिए उन्हें थोड़ा समय और दें, वह समय हम एडजेस्ट कर लेंगे।

योगी आदित्यनाथ : ऐसे नापाक गठबंधन को खत्म करने के लिए आपने क्या व्यवस्था की है, यह भी बताने की कृपा करें। पूर्वोत्तर रेलवे की परियोजनाओं को मैं देख रहा था, आपराधिक तत्वों और माफियों की रेलवे के अधिकारियों के साथ सांठगांठ का शिकार कई परियोजनाएं हुई हैं, जो कि अभी तक लम्बित पड़ी हैं। ये आपराधिक तत्व और माफिया ठेका लेते हैं और फिर पेटी कांट्रेक्ट के माध्यम से आगे दूसरे ठेकेदार को दे देते हैं। जो परियोजना तीन महीने में पूरी होनी चाहिए, उसे तीन साल पूरा होने में लग जाते हैं। इससे अंततः रेलवे को ही राजस्व का नुकसान होता है। मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि वह इस भ्रष्टाचार को खत्म करने के लिए सख्ती से कदम उठाएं।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी बात का सम्मान करते हुए एक बात और कहकर अपना भाषण समाप्त करूंगा। पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय गोरखपुर है, जहां का मैं प्रतिनिधित्व करता हूं। गोरखपुर पूर्वी उत्तर प्रदेश का एक महानगर है। अपने व्यापार, रोजगार, शिक्षा और चिकित्सा आदि बातों के लिए गोरखपुर में पूर्वी उत्तर प्रदेश और पश्चिमी-उत्तर बिहार तथा हमारे पड़ौसी देश नेपाल के लोग निर्भर करते हैं। गोरखपुर में यातायात की स्थिति क्या है? पूर्वोत्तर रेलवे को पहले तो कई भागों में बांटने का प्रयास किया गया, फिर उसके कई मंडल और जोन बनाकर उसे तोड़ने का प्रयास और जो बेहतर सेवाएं वहां पर दी जानी चाहिए थीं, वह भी कार्य वहां नहीं हो पा रहा है। आज भी पूर्वोत्तर रेलवे के अंदर 1450 ऐसे समपार फाटक हैं जो मानवरहित हैं और प्रतिदिन वहां दुर्घटनाएं होती हैं।

Comment [r21]: cd.by a2

गोरखपुर में एक स्टीम लोको कारखाना था, उसे बंद कर दिया गया। स्टीम इंजन को बंद कर दिया गया। मैं माननीय रेल मंत्री महोदया से अनुरोध करुंगा कि पूरा इंफ्रास्ट्रक्चर गोरखपुर में मौजूद है तो उसी इंफ्रास्ट्रक्चर का थोड़ा आधुनिकीकरण कर देंगे, तो उसी पर आप नया इलैक्ट्रिक लोको कारखाना कम खर्चे पर स्थापित कर सकते हैं और उस इंफ्रास्ट्रक्चर का बेहतर उपयोग हो सकता है। इसके साथ ही वहां के स्थानीय लोगों को रोजगार भी मिलेगा। आपके पास वहां की पहले से नियुक्तियां भी होंगी, आप उनका उपयोग कर सकते हैं।

उत्तर प्रदेश जनसंख्या के हिसाब से देश का सबसे बड़ा प्रदेश है। उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश और बिहार, इन तीन राज्यों को अगर रेल से अलग कर दिया जाए तो पूरे देश की रेल व्यवस्था ठप्प हो जाएगी। लेकिन सर्वाधिक उपेक्षा के शिकार भी ये तीन राज्य ही हुए हैं। उत्तर प्रदेश की जनसंख्या जितनी है, क्या रेल सुविधा उस अनुपात में दी गयी है। इसी तरह से क्या रेल सुविधा मध्य प्रदेश और बिहार को दी गयी है? आज माननीय सुमित्रा महाजन जी अपनी बात को कह भी रही थीं। इंदौर और आस-पास के क्षेत्रों में आज रेल का चक्का जाम है। लोगों में इस बात का आक्रोश क्यों हो रहा है? उसका कारण साफ है कि लोगों को लग रहा है कि उनके साथ अन्याय हो रहा है। एक जगह के लिए तो ढेर सारी घो-णाएं हो रही हैं, लेकिन दूसरी जगहों की उपेक्षा हो रही है। एनडीए सरकार में आप रेल मंत्री थीं, माननीय अटल जी की जन्मभूमि बटेश्वर को जोड़ने के लिए, आगरा से इटावा के लिए जो एक रेल लाइन थी, उस रेल लाइन का कार्य पूरा हो गया, वहां पर कुछ गाड़ियां चलाने की बात होनी थी, उसे प्रारम्भ करने की बात होनी थी, लेकिन आज दस साल हो गये हैं, कार्य वैसा का वैसा पेंडिंग पड़ा हुआ है। मैं कुछ महत्वपूर्ण परियोजनाओं का नाम आपके सामने लूंगा और कुछ महत्वपूर्ण मुद्दों को यहां पर ले करने की अनुमति चाहूंगा -खासतौर से पूर्वी उत्तर प्रदेश, पश्चिमी उत्तर बिहार और पूर्वोत्तर रेलवे जो गोरखपुर से जुड़ी हुई हैं उनके बारे में बताना चाहता हूं।

1. गोरखपुर-लखनऊ के बीच रेलवे लाइन का विद्युत्तीकरण एवं दोहरीकरण।
2. गोरखपुर-नौतनवा-गोण्डा रेल खण्ड का आमान परिवर्तन।
3. गोरखपुर में लोको-इलेक्ट्रिक कारखाना स्थापित किया जाए।
4. गोरखपुर से अयोध्या-इलाहाबाद के बीच यात्री सुविधाओं को ध्यान में रखकर इंटर सिटी चलाई जाए।

महोदय, आप जानते हैं कि गोरखपुर एक धार्मिक स्थल है, अयोध्या प्रमुख धार्मिक स्थल है और प्रयागराज भी हमारे लिए एक पवित्र धार्मिक स्थल है। वर्ष 2013 में प्रयाग में महाकुम्भ का आयोजन होगा। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि गोरखपुर से अयोध्या होते हुए, इलाहाबाद के लिए इंटर सिटी की मांग की गयी थी लेकिन वह अब तक पूरी नहीं हो पाई है। गोरखपुर पर जितना लोड है, मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि कभी रेलवे स्टेशन पर जाकर उस लाइन को देखिये कि वहां की क्या स्थिति है? हजारों लोग लाइन लगाकर खड़े रहते हैं और जिस डिब्बे की क्षमता मात्र 70 यात्रियों की है, उसमें 700 से ज्यादा यात्री भरे रहते हैं। उस रूट पर नयी गाड़ी चलाने की आवश्यकता है। खासतौर से गोरखपुर के लिए एक नॉन-स्टॉप ट्रेन चलाएं। आपने दूरंतो की घो-णाएं की हैं, आपने शताब्दी और राजधानी ट्रेनों की घो-णाएं की हैं, राज्यरानी एक्सप्रेस की घो-णा की है तो फिर इस रूट को क्यों छोड़

दिया गया है। मैं आपसे अनुरोध करना चाहूंगा कि गोरखपुर से नई दिल्ली के बीच में और आप मुख्यमंत्री बनेंगी तो गोरखपुर से कोलकोता के लिए भी एक ट्रेन दें। इसका हम आपसे अनुरोध करना चाहेंगे।

कुमारी ममता बनर्जी : दे दी।

...(व्यवधान)

योगी आदित्यनाथ : इसके अलावा एक चीज और है कि गोरखपुर-लखनऊ रेलमार्ग के गोरखपुर सहंजनवा के बीच डोमिनगढ़ में रोहिन नदी पर तथा गाहासाड़ में राप्ती नदी पर रेलवे पुल के साथ पैदल तथा हल्के वाहनों के लिए पटरी का निर्माण किया जाए। इसके बारे में मैंने पत्र पहले भी लिखा था। गोरखपुर से संबंधित जो तमाम रेलवे स्टेशन्स हैं उनके अपग्रेड के लिए, गोरखपुर-हरिद्वार-देहरादून राप्ती गंगा एक्सप्रेस ट्रेन को प्रतिदिन किया जाए।

Comment [I22]: Cd by B2

गोरखपुर में सहंजनवा में बासगांव दोहरीघाट के लिए एक नई रेल लाइन बिछाने के लिए और अन्य घो-णाओं में लेवल क्रासिंग को मानव सहित करने और ओवरब्रिज बनाने की बात कही है। गोरखपुर से संबंधित तमाम कार्य आपके मंत्रालय के पास पेंडिंग हैं, जिनमें एनएच-8 के नन्दा नगर पर, नकहा रेलवे क्रासिंग पर, हड़हवा फाटक रेलवे क्रासिंग पर, पीपीगंज रेलवे क्रासिंग पर, पिपराइच रेलवे क्रासिंग पर, कैम्पियरगांव रेलवे क्रासिंग पर, सहंजनवा रेलवे क्रासिंग पर भी ओवर ब्रिज बनाने की मांग की गई है।

इन्हीं शब्दों के साथ भारतीय रेल के वर्-ा 2011-12 के रेल बजट पर जिन घो-णाओं और आश्वासनों को आपने सदन में प्रस्तुत किया है, उन संकल्पों की पूर्ति हो सके, हम सभी आपसे इस बात की अपेक्षा करते हैं। हम आपसे संरक्षा और सुरक्षा के मुद्दे पर जरूर जानना चाहेंगे। भारतीय रेल जिस भी-ण चुनौती से जूझ रही है, उस चुनौती का सामना करने के लिए भारतीय रेल क्या क़दम उठाएगी, इस बारे में आप स्प-ट आवश्यक दिशा-निर्देश दें।

उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे सदन में इस महत्वपूर्ण चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया और बहुत शांतिपूर्ण ढंग से बोलने दिया, इसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : जो भी माननीय सदस्य अपना लिखित भा-ण सभापटल पर रखना चाहते हैं, वे रख सकते हैं।

डॉ. गिरिजा व्यास (चित्तौड़गढ़): उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे इस वि-नय पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपके प्रति अपना आभार व्यक्त करती हूं। मैं योगी जी का भा-नण बहुत ध्यान से सुन रही थी। मुझे इस बात की खुशी हुई कि फिल्मी गानों के प्रति इनका रुझान काफी अच्छा है और फिल्मी गानों के बीच उन्होंने अपने भा-नण को बोलने का प्रयास किया है। लेकिन योगी जी के वाक्यों का मैं इस बात के साथ विरोध करती हूं कि न तो रेलवे बजट सिर्फ घो-णाओं का बजट है और न ही रेलवे बजट केवल एक सपना है। रेलवे बजट एक वास्तविकता है और व्यावहारिक धरातल पर खड़ा हुआ बजट है। मैं यूपीए सरकार को धन्यवाद देना चाहती हूं, प्रधानमंत्री जी और सोनिया जी का आभार व्यक्त करना चाहती हूं, ममता जी को विशे-ा बधाई देना चाहती हूं, जिन्होंने आम आदमी के विकासोन्मुखी रेलवे बजट पेश किया है। व-र् 2011 का रेल बजट एक नई दिशा का बजट है। व-र् 2011 का बजट एक नई सोच का बजट है। व-र् 2011 का बजट हमारी पुरानी परम्पराओं और नई तकनीक दोनों को मिला कर हमारी सांस्कृतिक विरासत को नए परिप्रेक्ष्य में ले जाने का बजट है।

महोदय, पिछला व-र् चुनौतियों से भरा था और आज भी चुनौतियां समाप्त नहीं हुई हैं। सबसे बड़ी बात यह है कि छठे वेतन आयोग के कारण 97 परसेंट अधिभार रेल विभाग पर पड़ा था, उसका निश्चित तौर पर प्रभाव हमारे विकास पर पड़ा है, लेकिन छठे वेतन कमीशन की पेमेंट को देना और लाभ की पूर्ति करना यूपीए सरकार की प्रतिबद्धता थी। उसी को रेल मंत्रालय ने पूरा किया, इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहती हूं। 73 हजार करोड़ रुपयों का व्यय हुआ है और 3500 करोड़ रुपए का घाटा हुआ है, इस बात को हम सदस्यों को नहीं भूलना चाहिए। लेकिन एक प्रतिबद्धता थी कि हमारे कर्मचारी, अधिकारी जो हमारे सपनों को पूरा करने के लिए दिन-रात लगे रहते हैं, उन्हें कुछ न कुछ मिलना चाहिए। इसी आशा और विश्वास के साथ पूरे विश्व की अत्यधिक खराब आर्थिक स्थिति होते हुए भी यूपीए सरकार ने छठे वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू किया और उसकी पूर्ति रेलवे विभाग ने की, इसके लिए मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहती हूं। केवल यही समस्या नहीं थी, पूरा साल फोग से बीता है। कुछ दुर्घटनाएं भी हुईं। उग्रवादियों ने भी ट्रेनों को प्रभावित किया है। गुर्जर आंदोलन भी देश को प्रभावित करने में काफी सीमा तक जिम्मेदार रहा है।

Comment [I23]: cd.

इस सबके बावजूद भी मार्केट की मंदी का प्रभाव भी रेल मंत्रालय पर पड़ा लेकिन इसके बावजूद इतना संतुलित और दूरगामी परिणाम वाला बजट देना अपने आप में एक बहुत बड़ी महत्वाकांक्षा को न केवल प्रस्तुत करता है बल्कि महत्वाकांक्षा की पूर्ति का मार्ग भी प्रशस्त करता है, इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को फिर बधाई देना चाहती हूं।

रेलवे दिलों को जोड़ती है। रेलवे साम्प्रदायिक सद्भाव को बढ़ाती है, रेलवे बिछड़ों को मिलाती है और रेलवे हमारी तनावपूर्ण जिंदगी में भाईचारे का भाव पैदा करती है। इसलिए यदि रेलवेज को हम लाइफलाइन कहें तो अतिश्योक्ति नहीं होगी। यही वजह है कि 2020 का एक सपना और वह सपना ऐसा नहीं कि जो केवल एक सपने के रूप में देखा गया हो, बल्कि उसके सपने को साकार करने की प्रतिध्वनि भी 2011 के बजट में हमें दिखाई देती है और उसमें काफी कार्य हुआ है। मैं आपके माध्यम से ममता जी से कहना चाहती हूं कि ''एक आग का दरिया है और डूबके जाना है।'' लेकिन ममता जी, आपने इस फ्रेज को बदला है और आपने कहा है कि एक आग का दरिया है और तैरकर जाना है और आपने तैरकर दिखाया है। उसके लिए यह सदन आपका आभारी है, यह देश आपका आभारी है। आपने आम आदमी के बजट को प्रस्तुत किया है।

मैं यहां पर कुछ बोलने से पहले यह भी निवेदन करना चाहती हूं कि डिविडेंट जी को पूरा पेमेंट करने के बाद 1 लाख करोड़ की बचत का मापदंड रखना एक बहुत बड़ी बात है और उसको पूरा करना एक बहुत बड़ी बात है। मुझे खुशी होती कि स्वामी जी रेलवेज को इस बात के लिए धन्यवाद देकर आगे बढ़ते। अब प्रशंसा की शुरुआत मैं करना चाहती हूं और इस बात के साथ कि रेलभाड़ा की माल ढुलाई की बात तो उन्होंने कही लेकिन धन्यवाद उन्होंने नहीं दिया। स्वामी जी यह कहकर रह गये कि माल ढुलाई 1950 में कितनी होती थी लेकिन उस समय हमारे पास कितनी सड़कें थीं? हमारे पास उस समय कितने संसाधन थे? उस समय रेलवेज ही केवल एक साधन था। आज साधन दूसरे भी बने हैं और उन सबके बावजूद मैंने जिन कठिनाइयों का जिक्र किया, उन कठिनाइयों का जिक्र मैं आगे भी करूंगी। उसके बावजूद भी रेल भाड़े को आम आदमी के लिए न बढ़ाना और माल ढुलाई भाड़े को भी न बढ़ाना, मैं सोचती हूं कि यह केवल यूपीए की सरकार और ममता जी के ही कारण संभव हो सका है और हम इसके लिए उनको बहुत बहुत बधाई देना चाहते हैं।...(व्यवधान) महोदय, वार्निक योजना के संबंध में चिंता व्यक्त की गई। मैंने कुछ पत्र भी पढ़े।...(व्यवधान) आप स्वास्थ्य की चिंता न करें। स्वास्थ्य बहुत अच्छा है।...(व्यवधान) आप न

तो रेलवेज के स्वास्थ्य की चिंता कीजिए और न यूपीए की सरकार के स्वास्थ्य की चिंता कीजिए। स्वास्थ्य बहुत अच्छा है।...(व्यवधान)

वार्निक योजना के संबंध में जिक्र किया गया। मैं बधाई देना चाहती हूं कि अब तक की 57630 करोड़ रुपये की सर्वाधिक परिव्यय की योजना है जिसके लिए बधाई दी जानी चाहिए। प्रश्न उठता है कि पैसा कहां से आएगा? आपने ही प्रश्न उठाया। लेकिन सकल बजटीय सहायता से 20,000 करोड़ रुपये आएंगे और डीजल उपकर से 1041 करोड़ रुपये आएंगे, आंतरिक संसाधन से 14219 करोड़ रुपये आएंगे, बाजार की उधारी मिलेगी और हमारी साख बाजार में अच्छी है। इसलिए उधारी से भी 20,594 करोड़ रुपये आएंगे। सार्वजनिक निजी भागीदारी से 1777 करोड़ रुपये आएंगे और इस सबके लक्ष्य के लिए हमारा आमान परिवर्तन दोहरेकरण आदि का कार्य भी पूरा होगा। यह केवल सपना नहीं है। सपने की सार्थकता को केवल 2020 रके परिदृश्य के साथ दर्शाया गया है। मैं यहां यह भी निवेदन करना चाहती हूं कि रेलगाड़ी संचालन में पिछली बार बाधा उत्पन्न हुई थी। उसके परिणामस्वरूप 1500 करोड़ रुपये की और निर्यात पर प्रतिबंध के कारण 2000 करोड़ रुपये की हानि हुई। इस बात को हमें नहीं भूलना चाहिए। यही वजह रही कि कुछ परियोजनाओं में ढ़ील हुई है। लेकिन मैं ममता जी को इस बात के लिए बहुत बधाई देना चाहती हूं तथा साथ ही उनको धन्यवाद भी देना चाहती हूं कि अब इसमें ढ़िलाई न बरती जाए। आपने सेन्ट्रल ऑरगेनाइजेशन फॉर प्रोजेक्ट इम्पलीमेंटेशन सैट-अप करने की जो घो-णा की है, उससे निश्चित तौर पर मोनीटरिंग होगी।

Comment [a24]: Cd by d2

14.00 hrs.

एस्टिमेटिड से लागत में बढ़ोत्तरी नहीं होगी और समयबद्ध तरीके से योजनाएं पूरी होंगी। जब निश्चित तौर पर मॉनिटरिंग होगी तो भ्र-टाचार का भी निरोध होगा। तीनों बातों का निरोध इस इम्पलीमेंटेशन के साथ मिलता है। इस समय मैं जिक्र कर रही हूं कि लगान लक्ष्य को भी 20 एमटी कम किया जाता, अब सकल यातायात प्राप्तियां 94,840 करोड़ रुपए की निश्चित की गई हैं। इसके अतिरिक्त साधारण संचालय 67,000 करोड़ रुपए का निश्चित किया गया है जो पिछले बजट अनुमान से 2000 करोड़ रुपए ज्यादा है। 4105 करोड़ का आधिक्य प्राप्त हुआ है और यह विश्वास इसलिए किया जाना चाहिए क्योंकि कठिन परिस्थितियों के बावजूद भी वर्-ा 2010 बजट में जो कुछ था और आज के बजट में जो है उसमें कोई कोताही नहीं बरती गई, व्यय को समाप्त करके अनेक योजनाओं को पूरा किया गया है।

महोदय, अब जरा बजट अनुमान की बात करें, फ्रेट लगान में 993 एमटी और यात्री यातायात में 6.4 प्रतिशत वृद्धि होगी। सकल यातायात प्राप्तियां 1,06,239 करोड़ है और यह पहली बार एक लाख करोड़ रुपए स्तर के पार होगा। हमें इस संबंध में रेलवे को और खास तौर से रेलवे मिनिस्टर साहिबा को बहुत बधाई देनी चाहिए। जहां तक पार्किंग एक्सपेंसिस की बात है, 73,650 करोड़ रुपए का आकलन किया गया है। 7000 करोड़ रुपए डीआरएफ में विनियोग की बात कही गई है, लाभांश भुगतान के लिए 6,735 करोड़ रुपए का प्रावधान रखा है, जो बहुत अच्छा कदम है।

मैं यहां एक निवेदन करना चाहती हूं, सबने एक प्रश्न उठाया जो बहुत वांछनीय भी है और हम सब इस संबंध में चिंतित भी हैं। बजट के साथ दो प्रश्न होते हैं, पहला प्रश्न होता है कि बजट कैसा है। बजट की प्राप्तियां कहां से होंगी। दूसरा प्रश्न होता है कि बजट में जो लिखा गया है उसकी पूर्ति के क्या संसाधन होंगे और इस संबंध में मैंने चर्चा की है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान थोड़ा और आकर्नित करना चाहती हूं कि रेल में सबसे बड़ी समस्या सुरक्षा को लेकर है। हालांकि इस बार बजट में सुरक्षा को लेकर काफी कुछ नया करने की कवायद की गई है और मैं इस संबंध में बहुत बधाई देना चाहती हूं। सुरक्षा की दृन्टि से आठ क्षेत्रीय रेलों पर टक्कररोधी उपकरण स्वीकृत किए गए हैं, 3000 टीवीओ की बात कही गई है, जीपीएस आधारित फोक्स सैट का उपकरण लगाना होगा। मैं सबसे बड़ी बात के लिए बधाई देना चाहती हूं कि वे राज्य, जो समस्या रहित गाड़ियों का संतुलन सुनिश्चित करेंगे, उनके लिए मंत्री महोदया ने कहा कि उन्हें विशे-ा पैकेज के रूप में दो नई गाड़ियां और दो परियोजनाएं दी जाएं। मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदया से निवेदन करना चाहती हूं कि अब इसमें राज्य को जोड़ना बहुत आवश्यक हो गया है। हम केवल केंद्र के लिए रेल व्यवस्थाओं को नहीं छोड़ सकते। विशे-ाकर सुरक्षा की दृन्टि से वे राज्य जो सुरक्षा की दृन्टि से कुछ पीछे हैं, उन्हें आगे आना होगा और रेलवे की मदद करनी होगी। एक बड़ी बात जो इस बजट घो-ाणा के साथ है, मैं कह रही हूं कि यह केवल घो-ाणा नहीं बल्कि एकल नंबर प्रणाली पर आधारित अखिल भारतीय सुरक्षा हैल्प लाइन की शुरुआत करना, हमारी सुरक्षा को नई दिशा और दशा देगा। मैं ममता वाले दिल को छूने के लिए यह निवेदन जरूर करूंगी कि महिलाओं की सुरक्षा के लिए विशे-ा व्यवस्था की जानी चाहिए। चाहे केरल का, पिछली बार उत्तर प्रदेश का या इससे पिछली बार राजस्थान बार्डर का उदाहरण हो, जहां रेल में महिलाएं सुरक्षित नहीं रह पाती हैं उनके लिए अलग पैकेज होना चाहिए। आपने 18,000 नौकरियों का जिक्र किया है अगर इनमें एक्स सर्विस मैन के साथ एक्स पुलिस महिलाओं को सर्विसिस के लिए लगा दिया जाए तो शायद महिलाओं की सुरक्षा के लिए नई दिशा मिलेगी।

महोदय, फिर बजट के आधार की बात आती है कि पैसा कहां से आएगा? योगी जी ने बड़ा अच्छा प्रश्न किया था, इसका जवाब भी रेलवे ने दिया है और बजट में मजबूत आर्थिक व्यवस्था की तरफ ध्यान

केंद्रित करने का प्रयास किया गया है जिसमें मानवीय पहलुओं के साथ सामाजिक दायित्व पर समान रूप से जोर दिया गया है जो अपने आप में अनूठा है। एक्सक्लुसिव बजट हमारे बजट का आधार है और यही एक्सक्लुजिवनेस यहां दिखाई देती है।

Comment [r25]: Cd by e2

अब मैं उद्योगों के बारे में बात करना चाहती हूं कि रेलवे ने पहली बार अनेक व्यवसाय आधारित नीतियों को विकसित किया है तथा विकसित करने का प्रयास किया है। चल स्टाक की मांग को पूरा करने के लिए लेबर आधारित उद्योगों को स्थापित करना या विभिन्न सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के संयोग से अन्य स्थानों पर कार्य किया जाना। रायबरेली में सवारी डिब्बा कारखाना खोलना, कई स्थानों पर रेल इंजिनों, सवारी डिब्बों और महत्वपूर्ण कल-पुर्जों की आपूर्ति के लिए योजनाएं शुरू करना। पीपीपी एक बहुत आवश्यक लक्ष्य हो गया है। यह इस बात का परिचायक नहीं है कि पब्लिक प्राइवेट जो हमारी पार्टनरशिप है, आपने जो एक प्रश्न उठाया, चूंकि मैं कमेटी में भी हूं, इसलिए मैं आपके माध्यम से कहना चाहती हूं कि रेलवेज की मंशा कहीं पर भी प्राइवेटाइजेशन की नहीं लगती। लेकिन पब्लिक प्राइवेट का पार्टिसिपेशन आज एक आवश्यकता हो गई है और अपनी बात की शुरूआत करते हुए मैंने कहा कि इसमें हमारी परम्पराओं का भी ध्यान रखा गया है और 21वीं सदी में हमारी जो खुली योजना और खुला आकाश है, उसकी भी सहायता लेते हुए पीपीपी की योजनाओं को इसमें आवश्यक माना गया है।

महोदय, भूमि चिह्नित करने की बात, उड़ीसा में माल डिब्बा कारखाने की बात कही गई है। कोच फैक्टरीज की बात कही गई है और विशे-ा रूप से बर्न स्टैंडर्ड कंपनी लिमिटेड और ब्रेथवेट कंपनी लिमिटेड को रेल मंत्रालय के नियंत्रण के अंतर्गत लाया जाए, यह बात भी कही गई है।

महोदय, मैं विशे-ाकर आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदया को धन्यवाद देना चाहती हूं कि जम्मू-कश्मीर में पुल कारखाना या सुरंग की बात हो, सिंगूर में मैट्रो कोच की बात हो, मणिपुर में डीजल रेल इंजिनियरिंग की स्थापना की बात हो, दार्जिलिंग में सैंटर ऑफ एक्सिलैन्स की बात हो या जेलिंगम और न्यू बोंगाईगांव में रेल इंडस्ट्रीज पार्क की बात हो। इन स्थानों पर ये कारखाने देने का अर्थ उन इलाकों को आर्थिक मजबूती तो प्रदान करना ही है, लेकिन साथ ही साथ जो इलाके मुख्य धारा से अलग होकर छिटक गये हैं, उन्हें मुख्य धारा में जोड़ने का जो प्रयास किया गया है, वह अत्यंत प्रशंसनीय है और इसके लिए रेल मंत्रालय को बधाई दी जानी चाहिए।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान एक अन्य वि-ाय की ओर दिलाने से पहले आप सभी का ध्यान एक बात की ओर आकर्ि‍त करना चाहती हूं कि कल-कारखानें क्यों लगे? प्रथम इनसे लोगों को रोजगार मिलेगा, दूसरे आपूर्ति, सबसे बड़े विलम्ब का कारण यह होता है कि जो लम्बी प्रक्रिया है, उसमें आपूर्ति

समय पर नहीं हो पाती है और तीसरा कारण यह है कि यदि इन हाउस प्रोडक्शन बढ़ेगा तो एक आत्मविश्वास भी पैदा होगा और भ्र-टाचार भी कम होगा और ऐसी निगाह के साथ उस कार्य को पूरा किया जायेगा। लेकिन एक बात थोड़ा सा मुझे भी मलाल है, जिसके बारे में मैं जानती हूं कि मंत्री महोदया भी बहुत चिंतित हैं। हमारा इतना बड़ा देश है, हम लोग दूर-दराज के इलाकों से जुड़े हुए हैं। हम लोग यदि हवाई यात्रा करते हैं तो लगता है कि सैनिटेशन पूरा नहीं हो रहा है। लेकिन जब हमारा इतना बड़ा देश है तो क्लीनलीनैस के संबंध में यह प्रयास उनका बहुत प्रशंसनीय है कि नागपुर, चंडीगढ़, भोपाल के अतिरिक्त मैकेनाइज्ड लाउंड्री क्लिनिक स्थापित किये जायेंगे और 23 स्थानों पर लाउंड्री की स्थापना की बात भी की गई है। लेकिन क्लीनलीनैस और हो, इसके संबंध में मंत्रालय और अधिक सोचेगा, यह हमारा आपसे निवेदन है।

महोदय, हमने रेलवे सेफ्टी की बात की। मैं यहां एक बात का निवेदन करना चाहती हूं कि जब तीसरे प्रश्न पर आते हैं कि ये हमारे संसाधन हो गये, जिनमें उद्योगों के माध्यम से भी अन्य आपूर्ति के माध्यम से भी जो बजट ऐस्टीमेट है, उसकी पूर्ति करने का प्रयास किया जा रहा है। लेकिन पैसेंजर, जो हमारी रीढ़ की हड्डी है, पैसेंजर जो आशा और आकांक्षा के साथ रेल बजट का इंतजार करता है। क्योंकि जैसा मैंने पूर्व में कहा कि यह हमारी लाइफलाइन है, यह सबको जोड़ती है। यदि रेलवे न हो तो हमारी महिलाएं तो एक बात कहती हैं कि हमें कहीं बाहर पैर रखने की जगह भी नहीं मिलेगी। हम लोग शादी-ब्याह से लेकर अपनी बेटियों तक पहुंचने या उन्हें बुलाने का संसाधन केवल रेलवे से ही कर सकते हैं। हम दुख-दर्द में एक-दूसरे के यहां जाकर संबंधों के साथ जुड़ते हैं और यह रेल से ही हो सकता है। इस बात को एक महिला के अतिरिक्त और कौन समझ सकता था। इसलिए ममता जी ने पैसेंजर रेल यूजर्स अमेनिटीज को बहुत बढ़ाने की दिशा में प्रयास किया। 444 स्टेशंस आदर्श स्टेशंस के रूप में अपग्रेडिड हो चुके हैं। यह सही है कि इसकी मानिटरिंग होनी चाहिए, मैं आपकी बात से सहमत हूं और मानिटरिंग के लिए मंत्री महोदय मैं आपसे निवेदन करूंगी कि आप इसमें एक कमेटी जरूर बनाये और चाहे तो इसमें कुछ एम.पीज. को भी रखें, ताकि रीजनवाइज आप जो पैसा खर्च करते हैं, आपकी जो योजना है, आपकी जो आकांक्षाएं हैं, आपकी जो विश है, आपकी जो विल है, उनकी पूर्ति हो सके। लेकिन आप फिर भी दूरदृन्टि देखिये कि 236 और स्टेशंस इनक्लूड किये गये हैं।

Comment [BS26]: (cd. by f2)

ज्यादा एमएसटी और बजट होटल की 45 लोकेशन को देखा गया है। वे बजट होटल किस प्रकार से हमारे इन टूरिस्ट्स को प्रभावित कर सकेंगे, कम पैसे वाले वहां ठहर पायेंगे, यह संवेदनात्मक सुविधा यू.पी.ए. सरकार ही दे सकती थी, एनडीए सरकार से हमें इसकी आशा नहीं थी, हालांकि ममता जी उस समय थी, इसलिये ममता का पुट तो उन्होंने जरूर दे दिया लेकिन आप लोगों ने ज्यादा कुछ नहीं

करने दिया। मैं ममता जी की एक और बात के लिये तारीफ करना चाहूंगी कि पैन इंडिया मल्टीपरपस गो इंडिया स्मार्ट कार्ड 21वीं सदी के सपनों को पूरा करता है। आप कहीं भी एक कार्ड से जा सकते हैं। मैं चाहती हूं कि आप सभी माननीय सदस्य को एक-एक कार्ड खरीदने के लिए कहें ताकि हम खरीदकर नीचे के लोगों को पहुंचा सकें, इसकी शुरुआत यहीं से होनी चाहिये। यह नहीं कि हम मुफ्त में लें।

उपाध्यक्ष महोदय, केरल में दो, उत्तर प्रदेश और प. बंगाल में एक नये टर्मिनल की बात कही गई है। शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिये बेहतर पहुंच मार्ग का जिक्र किया गया है। ई-टिकटिंग के लिये नये पोर्टल का जिक्र है। हावड़ा-राजधानी एक्सप्रेस में पॉयलट आधार पर इंटरनैट एक्सैस की बात कही गई है। गाड़ी प्रबंधक प्रणाली का पांच स्टेशनों पर विस्तार का जिक्र किया गया है। अग्रिम बुकिंग का शुरु होना एक बहुत बड़ी उपलब्धि होगी और यात्रा के नये ए.सी दर्जे की शुरुआत शायद हम लोगों के लिये एक बहुत ही महत्वपूर्ण कदम होगा जिस में हम लोगों को और सुविधायें मिल सकें। यात्री गाड़ियों की रफ्तार के मद्देनजर हम 21वीं सदी में कैसे पहुच रहे हैं, उसमें 160 और 200 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से बढ़ाने का और जापान की सहायता लेने का रेल मंत्री जी ने जो जिक्र किया, वह बहुत बड़ा व्यावहारिक और बहुत ही अच्छा टैक्नीकल प्रश्न है जिसके लिये मैं उन्हें बधाई देना चाहती हूं।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं अब रीढ़ की हड्डी पर अपनी बात कहना चाहती हूं। हमें अमैनीटीज मिल गई, हमें बजट भी मिल गया, बजट की प्राप्तियों का साधन भी मिल गया लेकिन सब से बड़ी बात यह है कि क्या हम उन कर्मचारियों की तरफ देखते हैं या नहीं? वे कर्मचारी जो रीढ़ की हड्डी हैं, और इसलिये इस दृ्टि से भी कि कर्मचारी कल्याण के लिये इस बजट में काफी कुछ है जिनमें से मैं कुछ का जिक्र करना चाहती हूं। यह हमारा एक ऐसा सोशल सैक्टर है कि यह रेल जगत की एक दुनिया है. राजस्थान में अजमेर इसका एक उदाहरण है। जिस प्रकार आर्मी की एक अलग दुनिया है, उसी तरह से रेल की एक अलग तरह की दुनिया है। उस दुनिया को अछूता नहीं छोड़ा गया है। उसमें सब का प्रवेश किया गया है। संरक्षा कोटेज के लिये कर्मचारियों की गारंटीशुदा रोजगार हेतु उदारीकृत सक्रिया सेवानिवृत्ति योजना का दायरा बढ़ाया गया है, जिसके लिये मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहती हूं। माता और पिता दोनों आश्रितों के लिये चिकित्सा व्यवस्था का प्रावधान किया गया है। ग्रुप-बी कर्मचारियों के पुत्रों के लिये छात्रवृत्ति 1200 रुपये करना केवल एक संवेदनात्मक पंख वाला व्यक्ति और उसी की सरकार के व्यक्ति ही कर सकते थे जो ममता जी ने कर के दिखाया है। रेलवे विद्यालय प्रबंधन बोर्ड की स्थापना करना, इसके लिये मैं मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहती हूं क्योंकि मैं खुद शिक्षा से जुड़ी हुई हूं और इससे बढ़कर खुशखबरी मेरे लिये और क्या हो सकती है? 20-रोड मैडिकल वाहनों की व्यवस्था की गई और रेलवे कर्मचारियों के बच्चों के लिये 20 अतिरिक्त छात्रावास स्थापित किये जायेंगे।

क्या किसी ने कभी सोचा है कि जो रेल पटरियों के आसपास झुग्गी-झोंपड़ियां हैं, उनका क्या होगा? कभी तो बुलडोजर छोड़ने की बात की जाती थी, कभी उन्हें हटाने का जिक्र होता था, कभी हटा भी दिया जाता था लेकिन शुरुआती तौर पर दस हजार ऐसे आवास बनाकर एक संवेदनशीलता का परिचय दिया गया है, उसके लिये मैं रेलवे मंत्रालय को बहुत बहुत बधाई देना चाहती हूं। प्रशिक्षण और भर्ती के द्वारा भी इन कर्मचारियों का मार्ग प्रशस्त होगा। अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति कोटा के बैकलॉग को पूरा किया जायेगा, मेगा भर्ती अभियान होगा जिसमें 16 हजार भूतपूर्व सैनिकों की भर्ती होगी। मैं यह चाहती हूं कि उसमें कुछ प्रतिशत हिस्सा महिलाओं के लिये छोड़ा जाये। खड़गपुर में प्रशिक्षण केन्द्र स्थापित किया जायेगा और तीन बहुभागी प्रशिक्षण केन्द्र स्थापित करना भी है। माननीय रेल मंत्री जो पांच पोलिटैक्निक केन्द्र स्थापित कर रही हैं,मैं चाहूंगी कि उनमें से दो गर्ल्स के लिये हों , वे बहुत आगे बढ़ रही हैं। अगर मैरिट लिस्ट देखी जाये तो मालूम होगा कि हर 10 में से 9 गर्ल्स हैं। इसके लिये मैं बहुत आभारी रहूंगी।

KUMARI MAMATA BANERJEE: We will request the HRD Ministry.

डॉ. गिरिजा व्यास : एच.आर.डी. मिनिस्ट्री को भी रेलवे मिनिस्ट्री के माध्यम से लिखा जायेगा। हम लोग भी जिक्र करेंगे।

Comment [r27]: cd. by g2

अब और कौन-कौन सी रियायतें हैं, थोड़ा उनका जिक्र कर लेते हैं। सबसे पहले मैं उत्पादन इकाई का थोड़ा सा जिक्र करूंगी कि डेरेका की क्षमता को बढ़ाकर 300 रेल इंजन करना एक बहुत बड़ी उपलब्धि है। शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिए राजधानी और शताब्दी ट्रेनों में रियायत, प्रेस संवाददाताओं के लिए 50 प्रतिशत की रियायत को बढ़ाकर साल में दो बार करना, कीर्ति चक्र और स्वर्ण चक्र विजेताओं के लिए राजधानी और शताब्दियों का प्रदान किया जाना, मरणोपरांत परमवीर चक्र और अशोक चक्र वीरता पुरूस्कार विजेता, जो अविवाहित हों, उनके माता-पिता को कार्ड पास दिया जाना एक बहुत बड़ी उपलब्धि है। मैं इस बात के लिए फिर से मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहती हूं कि वरि-ठ पुरू-न नागरिकों को रियायत 30 प्रतिशत से बढ़ाकर 40 प्रतिशत करना और महिलाओं की आयु को 60 से 58 व-र् करना यह एक बहुत बड़ी उपलब्धि है। यदि कोई भी जनरल बजट को या रेलवे बजट को जेंडर बजट नहीं कहता है तो मैं उनकी आलोचना करना चाहती हूं। चाहे जनरल बजट पर अभी चर्चा न हो रही हो, लेकिन वह एक्सक्लुसिव बजट निश्चित तौर आज भी जेंडर बजट है और महिलाओं के संबंध में रेलवे बजट में भी बहुत कुछ है। यहां पर नई आमान परिवर्तन और दोहरीकरण का जो आप लोगों ने जिक्र किया, मैं उसके लिए बहुत बधाई देना चाहती हूं। 700 किलोमीटर में नई लाइनों और 27 खण्डों को पूरा करना, आमान परिवर्तन 800 लाइन का, दोहरीकरण 700 किलोमीटर का और व-र् 2011-12 में 1,075 किलोमीटर को कवर करते हुए 24 घंटों में

नई लाइन का प्रस्ताव, व-र्ा 2011 में 20 खण्डों को कवर करते हुए 1,017 किलोमीटर के लक्ष्य को निश्चित करना और 867 किलोमीटर को कवर करते हुए 33 खण्डों का दोहरीकरण करना और उसके अतिरिक्त जो व-र्ा 2010-11 का सर्वेक्षण का कार्य था, वह लगभग पूरा कर लिया गया है। अन्य सर्वेक्षण कार्य भी पूरे हो जायेंगे, इस बात का जिक्र और इस बात का आश्वासन हमें रेल मंत्री जी ने दिया है।

महोदय, सबर्बन रेलवे भी छूटी नहीं है। मैं माननीय स्वामी जी आपके माध्यम से निवेदन करना चाहती हूं कि एक ही लक्ष्य होता है और वह लक्ष्य यूपीए सरकार का भी है कि जनता जनार्दन की भावना के अनुरूप, वे कोई कहीं पर बैठने का सपना नहीं देखते हैं और ममता जी का सपना तो सब जानते हैं कि लोगों के दिलों में बैठकर अपनी बात को पहुंचाने का सपना इन्होंने बचपन से देखा है और आगे भी देखती रहेंगी, इससे इन्हें कोई नहीं रोक सकता है। चाहे मुम्बई हो, चाहे चेन्नई हो, चाहे कोलकाता हो, चाहे वर्धमान-हावड़ा के बीच की बात हो, चाहे गाजियाबाद हो, चाहे अहमदाबाद हो, ममता जी शायद भूल गयीं, जयपुर इसमें छूट गया है।

कुमारी ममता बनर्जी: नहीं, नहीं, जयपुर है। सब आदमी जयपुर से ही होकर जाते हैं।

डॉ. गिरिजा व्यास : रेलगाड़ियों के सम्बन्ध में मैं बहुत आशान्वित हूं और भी होंगे, लेकिन मैं फिर धन्यवाद देना चाहती हूं कि 9 नयी दूरन्तों रेलगाड़ियां जयपुर, दिल्ली, अहमदाबाद, मुम्बई, डबल एसी, तीन शताब्दी, चार दूरन्तो, स्वामी विवेकानन्द की याद में चार विवेक एक्सप्रेस, रविन्द्र नाथ टैगोर जी की याद में चार कविगुरू, मातृभूमि गौरव के नाम पर मदर के नाम महिलाओं के लिए एक्सक्लूसिव ट्रेन्स चलाने की व्यवस्था है। नयी पैसेंजर योजना पर भी मंत्री जी को धन्यवाद देती हूं। 33 नयी गाड़ियों के रेल मार्ग बदले गये, उसके लिए भी मंत्री जी को धन्यवाद, 17 रेलगाड़ियों के फेरों को बढ़ाया गया, इसके लिए भी मंत्री जी को धन्यवाद देती हूं। नयी परियोजनाओं में जो आपने 25 नयी लाइनें ली हैं, महोदय, मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहूंगी कि यहां पर बैठकर हम लोगों को उन नयी लाइनों को चयनित करना होगा, जो बिल्कुल छूटी हुई हैं। दूसरी बात यह है कि दिल्ली, कोलकाता, मुम्बई, बंगलौर के कार्यालय के साथ जो परियोजना क्रियान्वयन के लिए आपने केन्द्रीय संगठन स्थापित करने का जो प्रस्ताव रखा है, मैं समझती हूं कि यह बहुत अच्छा प्रस्ताव है और इसका इम्प्लीमेंटेशन यथाशीघ्र हो जाना चाहिए। 107 नयी लाइन्स सर्वेक्षण और चार आमान परिवर्तन सर्वेक्षण और 16 दोहरीकरण सर्वेक्षण का लक्ष्य रखा है, जो अपने-आप में एक बहुत बड़ी बात है। व-र्ा 2011-12 में एक हजार किलोमीटर मार्ग का विद्युतीकरण करना और इसके लिए गैस पर आधारित अपनी पावर को जनरेट करना, यह भी एक बहुत बड़ी उपलब्धि है। इसका हम लोगों को स्वागत करना चाहिए। इस रेलवे बजट में विशे-ा रूप से दो बातें महत्वपूर्ण हैं। एक रेलवे टूरिज्म है, हम

टूरिज्म के क्षेत्र में आगे बढ़ रहे हैं, लेकिन डोमस्टिक टूरिस्ट रेलवे से ही अपनी यात्रा को करता है। पहली बार रेलवे टूरिज्म का जिक्र इतने एक्सक्लुसिवनेस के साथ किया गया है। इसमें बहुत सारी ट्रेनों का जिक्र भी है। मैं चाहती हूं कि इस क्षेत्र में, इस दिशा में पूरा अध्ययन एक सब कमेटी बनाकर आप जरूर करें क्योंकि जो जन्मभूमि गौरव है, अपनी जन्मभूमि को देखना उस गौरव की प्राप्ति प्रत्येक व्यक्ति करना चाहता है।

Comment [c28]: Contd. By h2

आपने काफी ट्रेनें इस संबंध में दीं जिसमें हम टूरिज़्म का विस्तार कर सकें। लेकिन हमारे यहाँ एक कहावत है कि प्रत्येक 12 किलोमीटर पर एक ऐतिहासिक स्थान या तीर्थ स्थल नज़र आ जाता है। ऐसी स्थिति में तीर्थ स्थानों पर आधारित या ऐतिहासिक स्थानों पर आधारित ट्रेन्स और चलें और ज्यादा से ज्यादा होटल्स इस आधार पर खुलें, इस बात का आप निश्चित तौर पर ध्यान रखेंगे।

मैं यहाँ पर आपका ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहूँगी कि कुछ सैक्टर्स का ज़िक्र आपने किया। जैसे दिल्ली और जयपुर पहले था, लेकिन आपने आगरा को जोड़कर जो गोल्डन ट्राइएंगल है, उसकी पूर्ति की। इसी तरह के ट्राइएंगल हमें हिन्दुस्तान के अनेक स्थानों बनाने पड़ेंगे। जो बाहर का टूरिस्ट या हमारे देश का भी टूरिस्ट आता है, दो चीज़ों के प्रति दृ‍ष्टिकोण रखकर वह आता है। एक तो होता है थीम बेस्ड टूरिज़्म, कि वह केवल टैम्पल्स देखना चाहता है, पैलेसेज़ देखना चाहता है या फोर्ट्स देखना चाहता है। दूसरा होता है सैक्टर बेस्ड, कि एक सैक्टर में गया तो उस सैक्टर में कितना देखना चाहता है। मैं सोचती हूँ कि इस संबंध में आप यदि एक छोटी सी कमेटी बना देंगे तो दोनों ही सैक्टर बैस्ड और थीम बेस्ड टूरिज़्म को पूरा करके जो हमारा बजट टूरिस्ट है, वह उससे फायदा उठा सकेगा।

यहाँ मैं इस बात का ज़िक्र भी करना चाहूँगी कि ग्रीन एनर्जी की बात पहली बार की गई, इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को बहुत बहुत धन्यवाद देना चाहती हूँ। लेकिन इसके साथ ही एक बात और निवेदन करना चाहती हूँ कि निश्चित तौर पर हमारा सपना एक तरह से कहना चाहिए कि पूरी तरह से जो ग्रीन रिवॉल्यूशन को ध्यान में रखकर होना चाहिए, लेकिन इसके पीछे यदि रेलवे के उद्देश्य की पूर्ति समयबद्ध तरीके से न हो तो उसमें विलंब हो जाता है। इसलिए एनवायर्नमैंट मिनिस्ट्री के साथ इस बात का ज़िक्र हो कि वह क्लियरेन्स जल्दी दे सकें ताकि 2020 का टार्गैट हम पूरा कर सकें।

रेल परिवहन और रेल का देश के आर्थिक विकास में गहरा संबंध है। यही वजह है कि आज वि-नम परिस्थितियों के बावजूद भी देश के बजट में आर्थिक विकास दर, इंडस्ट्रियल विकास दर, कृनि विकास दर या मैनपावर को देखें तो वह आगे बढ़ रही है। हम प्रगति के पथ पर अग्रसर हैं। लेकिन ज़रूरी यह भी हो जाता है कि रेलवे का विकास और भी तीव्र गति से हो और सबको समान रूप से जो प्रभावित करती हो, उसको बूस्ट मिले। यह अमीर, गरीब सबकी जीवनरेखा है। यह गाँव और शहर सबकी है। इन्हीं बातों को इस रेल बजट में प्रस्तुत करने की कोशिश की गई है। केवल कोशिश ही नहीं की गई है, बल्कि प्रतिबद्धता के साथ उसको पूरा करने का प्रयास है और यह वायदा भी निभाया जाएगा तथा 2020 का टार्गेट ये निश्चित तौर पर पूरा करेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से ममता जी का ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहूँगी जो बहुत आवश्यक भी है, कि जब आपने 2020 का दिया था तो उसमें तीन बातें मुख्य रूप से थीं - एक थी सेफ्टी का सिस्टम, दूसरा अपग्रेडिंग और तीसरा हाइजीन एट स्टेशंस। तीनों को इसमें लिया गया है, लेकिन ये तीनों आने वाले समय के लिए मार्ग प्रशस्त करने वाले हैं। इसलिए तीनों को आधार बनाकर एक्सक्लूसिव बजट को उसके साथ जोड़ना आवश्यक होगा। एक दूसरी बात और कहना चाहती हूँ कि स्पैसिफिक डैडलाइन तय करनी होगी क्योंकि बार-बार यह आलोचना का वि-नय बनता है कि यह समयबद्ध तरीके से पूरा नहीं होता। सपना सबका पूरा करना है और समयबद्ध तरीके से पूरा करना है, यह इसका आधार होना चाहिए। इस आधार पर मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहती हूँ।

अब मैं थोड़ा राजस्थान का जिक्र करना चाहती हूँ। आपने ग्रीन एनर्जी की बात की। राजस्थान एक सांस्कृतिक धरोहर है और एक सांस्कृतिक टूरिज्म की दृन्टि से भी, हिस्टोरिक पैलेसेज़ की दृन्टि से भी, पिछड़े इलाकों की दृन्टि से भी राजस्थान उस श्रेणी में आता है कि जहाँ बहुत कुछ रेलवे के संबंध में और भी दिया जा सकता है। यह कहा जाता है कि व्यक्ति को जितना दिया जाएगा, भूख उतनी ही बढ़ेगी। मैं इस बात की बधाई देना चाहती हूँ कि संभवतः पहली बार राजस्थान को इतना कुछ मिला है लेकिन सोनार किला तो छूट गया ममता जी। जैसलमेर थोड़ा सा छूटा है।

कुमारी ममता बनर्जी: नहीं, हमने दिया है। हारोती से जैसलमेर के लिए भी दिया है। ...(व्यवधान)

डॉ. गिरिजा व्यास : हारोती से होकर तो कोटा से बहुत ट्रेन गुज़रती हैं लेकिन कुछ हिस्से हैं जो चित्तौढ़ और हारोती को जोड़ सकते हैं। चित्तौड़ को आपने दिया है लेकिन चित्तौड़ तो सबको देखना होता है। हम चाहते हैं कि आप भी वहाँ पर चढ़तीं, चित्तौड़ का किला प्रत्येक बंगाली देखना चाहता है।

Comment [r29]: Cd by j2

हम वीर भूमि के भी हैं, हम पर्यटन की दृन्टि से भी बहुत रिच हैं, हमारी प्राकृतिक विरासत की धरती है। हमारे यहां फोरेस्ट सैंक्वूरिज़ भी हैं और आदिवासियों का पिछड़ा इलाका भी है। इस दृन्टि से मेरा इलाका प्रतापगढ़ छूटा हुआ है। प्रतापगढ़ की बेटी का दूसरा ससुराल भी वहीं पर हैं। बड़ी साध्वी को थोड़ा जोड़ा है, थोड़ा और जोड़ना जरूरी है।

महोदय, राजस्थान माइन्स और मिनरल्स का घर है, इसलिए यहां माल ढुलाई के संबंध में भी थोड़ा अधिक दिया जाना जरूरी है। नाथद्वारा और काकरौली हमारे धार्मिक स्थल हैं। इसलिए जोधपुर तक डबल लाइन करना बहुत जरूरी है। उदयपुर वाया माओली जंक्शन चितौड़गढ़ होते हुए, जयपुर कम से कम आप राजधानी नहीं चला सके तो राज रानी जरूर चलाएं, इसकी मैं मांग करती हूं।

महोदय, इसी तरह से गुजरात में अहमदाबाद तक की ब्रोडगैज का बजट में जिक्र नहीं है। उसके लिए पिछले साल भी पैसा दिया गया था और इस साल भी दिया गया है। मेरी मांग है कि इस लाइन को जल्दी से पूरा किया जाए। यह दोनों पक्षों की मांग है।

कुमारी ममता बनर्जी : अहमदाबाद लाइन बजट में है। हमने दिया है।

डॉ. गिरिजा व्यास : इस लाइन के केवल सर्वे के लिए पैसा दिया गया है, वह भी पूरा खर्च नहीं हुआ है।

कुमारी ममता बनर्जी: सर्वे पूरा होने के बाद ही वह शुरू होगा।

डॉ. गिरिजा व्यास : सर्वे हुए भी बहुत साल हो गए हैं। आपसे आशा करते हैं कि इसे जल्दी पूरा करेंगी। ममता जी ने कह दिया है कि दे दिया है, इसे वह अपने उत्तर में और स्प-ट कर देंगी। हम लोगों को ताली बजाकर इसका स्वागत करना चाहिए। इसके अतिरिक्त पाली एवं अन्य इलाके छूट गए हैं, जिनके बारे में आपसे बाद में बात करेंगे। जयपुर मेट्रो को भी शामिल करने का मेरा आग्रह है। कपासन एक धार्मिक स्थल है। वहां बहुत बड़ी दरगाह है, इसलिए वहां के स्टेशन का सुधार करने का आपसे आग्रह है। जोधपुर-पाली संपर्क क्रांति से जुड़े।

महोदय, मैं एक बात निश्चित तौर पर कहना चाहती हूं कि रेलवे बजट कोई मामूली बजट नहीं है। इस रेलवे बजट में हमारी यूपीए सरकार की मंशा, प्रतिबद्धता, आम आदमी की चिंता, ममता जी का सपना और हम सभी की अकांक्षाओं की पूर्ति हुई है। मुझे कल एक 80 साल के वृद्ध मिलने आए थे, जिनकी बात को मैं यहां कहना चाहती हूं। उन्होंने एक बात कही थी कि ममता जी सैंटाक्लॉज बनकर आयी हैं, जिनकी झोली में सभी के लिए कुछ न कुछ है। किसी के लिए छोटी और किसी के लिए बड़ी टॉफी है। इसमें सभी के लिए निश्चित तौर पर कुछ न कुछ है।...(व्यवधान)

आखिर में, मैं कहना चाहती हूं कि महिलाओं के सुरक्षा, नौकरी में आरक्षण और महिलाओं की शिक्षा के लिए प्रयास, इस छोटे से जगत में, जिसे मैं रेलवे का जगत कहती हूं, उसमें आप जोड़ने का प्रयास करें।

महोदय, पिछला व-र्ा बहुत मुश्किलों वाला था। कठिनाइयां अभी भी कम नहीं हुई हैं और चुनौतियां आगे भी बहुत हैं। लेकिन मैं एक बात जानती हूं जो ममता जी के लिए कम से कम हम कह सकते हैं कि "सितारों से आगे जहां और भी हैं, अभी इश्क के इम्तिहान और भी हैं।" लेकिन वह इम्तिहान देने में माहिर हैं और हर बार पास हुई हैं, फिर पास होंगी, बेस्ट ऑफ लक।

इन्हीं शब्दों के साथ में रेलवे बजट का समर्थन करती हूं।

***श्री वीरेन्द्र कश्यप (शिमला)** :- रेल यात्रियों के लिए रियायतों का पिटारा खोलने वाला बजट प्रस्तुत करने के लिए मैं रेल मंत्री महोदया की प्रशंसा करना चाहता हूं, लेकिन वास्तविकता यह है कि इस बजट में कोई दूरदृ-टि दिखाई नहीं दी है । यह घोर निराशावादी और निराशाजनक बजट है । इस बजट में आम लोगों के लिए कुछ भी नहीं है ।

रेलकर्मियों के लिए निराशाजनक बजट-

इस बजट में रेलकर्मियों को तारीफों के सिवाय कुछ नहीं मिला है । रेल बजट में रेलकर्मियों की आवासीय योजना सहित चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के बच्चों को नौकरी देने का कोई जिक्र न कर रेल मंत्री ने उन्हें निराश किया है । इसमें रेलकर्मियों को कोई तवज्जुह नहीं दी गई है ।

रेल बजट राज्यों में होने वाले विधान सभा चुनावों की भेंट चढ़ा-

यह बजट पश्चिम बंगाल का चुनावी बजट है । रेल बजट का राजनीतिकरण किया गया है । पश्चिम बंगाल, उत्तर प्रदेश व उत्तराखंड में होने वाले विधान सभा चुनावों को देखते हुए बजट को जनता को समर्पित करने की बजाय राजनीतिक स्वार्थों को समर्पित कर दिया गया है । इस बजट में सुरक्षा के मुद्दे, चोरी की वारदातों, स्वच्छता तथा रेलवे स्टेशन की भूमि पर अतिक्रमण पर ध्यान नहीं दिया गया है । रेलवे की आमदनी घट गई है और खर्च बढ़ गए हैं । ऐसे में बजट की घो-णाएं हवा में महत्व तैयार करने जैसा है । बजट को एक राज्य के विधान सभा चुनावों को दृ-टिगत रखते हुए बनाना निंदनीय है ।

* Speech was laid on the Table.

रेल बजट में रेलों में कमियों की कोई पहचान नहीं की गई-

रेल बजट पूरी तरह से चिंता पैदा करने वाला है । यह हैरान करने वाली बात है कि इस रेल बजट को प्रस्तुत करते समय रेलवे की समस्याओं का न तो जिक्र किया गया है, न समीक्षा की गई है और न ही कमियों की पहचान की गयी है । इसलिए इसमें कोई दूरदृ‍ष्टि दिखाई नहीं देती है । भारतीय रेलवे की सबसे बड़ी जरूरत क्षमता विस्तार की है, लेकिन रेल बजट में कहीं भी इसका उल्लेख नहीं है कि रेल की क्षमता का कहां तक विस्तार होगा, क्या-क्या करना जरूरी है । किस तरह से इस लक्ष्य को हासिल किया जाएगा । रेल मंत्री ने नेटवर्क और कनेक्टिविटी के बारे में बताया है, लेकिन कोई स्प-ट चित्रण नहीं किया है ।

रेलों में माल ढोने की क्षमता बढ़ाने की बजाय घटाई गई-

उन्होंने बजट के दौरान कहा कि जब देश की आर्थिक वृद्धि दर 8-9 प्रतिशत रहती है, तो माल ढुलाई में 1.2 प्रतिशत की दर से वृद्धि होती है, लेकिन यदि छः प्रतिशत रहेगी तब? पिछले साल रेलवे द्वारा घोनित लक्ष्य से कोयला ढुलाई में 30 प्रतिशत गिरावट आई है । जाहिर है इस आधार पर राजस्व कम आया, आंतरिक आय कम हुई । आय कम हुई तो केंद्र सरकार से बजटीय सहायता चाहिए । आखिर ऐसा क्यों हुआ, इसे स्प-ट किया जाना चाहिए । एक बात और 100 माल ढुलाई के लिए आने वाली रेलगाड़ियों को यात्री गाड़ियों का स्वरूप दे दिया गया । यानी आपने रेलवे की क्षमता बढ़ाने के इंतजाम नहीं किए ओर 30 लाख टन माल ढोने की क्षमता घटा दी। इसके पीछे क्या तर्क रहे समझ से परे है । वैसे भी रेलवे की अभी से हालत पतली है। उसे परिचालन के लिए सरकार से मदद लेनी पड़ी है । लेकिन यदि महंगाई ओर बढ़ गयी तो क्या होगा । तब रेलवे अपने घाटे को कहां से पूरा करेगी । मंत्री जी यदि घाटे

की रेल चलाकर सामाजिक दायित्व पूरा करना चाहती हैं, तो वह बात अलग है, अन्यथा इस तरह के बजट का कोई उद्देश्य नहीं समझ में आता ।

रेल बजट केवल घो-णाओं का पिटारा

रेल बजट अलग से इसलिए पेश किया जाता है कि भारतीय रेल अपने संचालन के लिए खुद संसाधन जुटाएगी, लेकिन ऐसा तो नहीं हो रहा है । 1996 में आखिरी बार ऐसा रेल बजट प्रस्तुत हुआ, जब रेल, केंद्र सरकार को कमाई करके दे रही थी । हमारे पास सरप्लस बजट था, लेकिन उसके बाद ऐसी स्थिति देखने में नहीं आई । इस समय केवल हर तरफ कॉरपोरेशन बनाए जा रहे हैं । कहीं जमीन के उपयोग को लेकर कॉरपोरेशन तो कहीं कुछ और । निजी भागीदारी पर भी संसाधन जुटाने की बात कही जाती है । लेकिन अनुभव यही कहता है कि यह सफल नहीं हो सकता । कोई भी निजी घराना रेलवे में पैसे लगाकर इंतजार नहीं करना चाहेगा । फिर जब रेलवे को सरकार से 7 प्रतिशत ब्याज पर बजट सपोर्ट मिल जाता है, तो वह निजी घराने से 14 प्रतिशत पर क्यों सहायता ले? इससे तो घाटा और बढ़ेगा । रेलवे वैगन में निजी भागीदारी से निजी भागीदारी को नुकसान होने लगा, तो इसे मालभाड़े से संतुलित करने की कोशिश की गयी । ऐसे में इस तरह का बजट केवल घो-णाओं का पिटारा लगता है । इसमें रेलवे का भवि-य नहीं दिखता । सीधा सा सवाल है कि क्षमता और आय नहीं बढ़ेगी, तो घाटे में चल रही रेलवे को आखिर आगे कैसे चलाया जा सकेगा?

रेल बजट आम आदमी का बजट नहीं-

प्रधान मंत्री डॉ. मनमोहन सिंह ने रेल मंत्री ममता बनर्जी द्वारा पेश किए गए रेल बजट को आम आदमी का बजट कहा है । आम आदमी को बजट से आशय संभवतः यह है कि न तो यात्री किराए बढ़ाए गए हैं और न माल भाड़ा । ममता बनर्जी ही नहीं, उनसे पहले पूर्व रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव का भी प्रयत्न यही रहता था कि आम

आदमी पर कोई बोझ न पड़े । यहां तक तो ठीक है, लेकिन इसके बाद ये प्रश्न पैदा होते हैं कि क्या रेल यात्रियों का सफर उत्तरोत्तर सुविधाजनक और सुरक्षित हुआ है? क्या स्टेशनों और रेलों में साफ-सफाई की स्थिति बेहतर हुई है? क्या रेलवे स्टेशनों पर मिलने वाले खाने-पीने के सामान और रेलों में मिलने वाला भोजन अपनी गुणवत्ता और पौ-टिकता में कुछ सुधरा है? क्या रेलवे में भ्र-टाचार कम हुआ है और रिजर्वेशन में होने वाली धांधली में कोई सुधार हुआ है? क्या ट्रेनें समय पर चलने लगी हैं और मुसाफिरों को अब डिब्बों की छतों पर बैठना और लटकना नहीं पड़ता है? इस सब सवालों के जवाब अगर ज्यादातर नकारात्मक हैं, तो यह बजट किस तरह आम आदमी का बजट है?

पश्चिम बंगाल के चुनावों को दृ-टि से बनाया गया रेल बजट

ममता बनर्जी अपने पूरे कार्यकाल में अक्सर दिल्ली से बाहर पश्चिम बंगाल में ही घूमती रहीं, जहां विधान सभा के चुनाव होने हैं और ममता की निगाह मुख्य मंत्री की कुर्सी पर टिकी है । इसलिए उनका इस साल का बजट साफतौर पर चुनावी बजट बन गया है। पश्चिम बंगाल को बजट में अनेक तोहफे दिए गए हैं । सिंगूर में मेट्रो कोच फैक्ट्री, नंदीग्राम में रेल औद्योगिक पार्क, कोलकाता के लिए समन्वित उपनगरीय नेटवर्क और कोलकाता मेट्रो के लिए 34 नई सेवाएं, इन सौगातों में प्रमुख है । यही कारण है कि लोक सभा में उनकी घो-णाओं को लेकर अनेक राज्यों के सांसदों-विशे-ाकर बिहार, उत्तर प्रदेश और केरल के सांसदों ने जमकर हंगामा किया। रेल मंत्रियों के अपने-अपने राज्यों को लेकर झुकाव और पूर्वाग्रह बेशक रहते हैं, मगर ममता बनर्जी ने अपना पश्चिम बंगाल प्रेम दिखाने में, जो वास्तव में चुनाव केंद्रित ज्यादा है, कोई भी संयम नहीं बरता । इससे उनका बजट पहली ही नजर में एक चुनावी रेल में रूपांतरित हो गया लगता है । ममता ने अपने मंत्रालय को खोखला कर डाला है ।

पुरानी घोि‍त योजनाओं पर अभी तक काम भी शुरू नहीं हुआ

बजट में योजना व्यय के लिए 57,630 करोड़ रू. का प्रावधान रखा गया है, जो अब तक का सर्वाधिक है, मगर इसके लिए 20,954 करोड़ रू. की राशि बाजार से उठानी पड़ेगी । खस्ता वित्तीय हालत के लिए छठे वेतन आयोग की सिफारिशों के कारण पड़े अतिरिक्त भार का रोना रोया गया है । यह समझ से परे है कि घाटे वाले इस बजट में 6.4 फीसदी की यात्री वृद्धि और माल ढुलाई में परिवहन सैक्टर से मिल रही कड़ी प्रतिद्वंद्विता के चलते (रेलवे का हिस्सा सिर्फ 35 फीसदी) वित्तीय हालत कैसे दुरुस्त होगी? प्रधान मंत्री का तर्क है कि रेलवे के बुनियादी ढांचे में निवेश से अधिक विकास की रफ्तार बनाए रखने में मदद मिलेगी । तर्क के हिसाब से यह बात ठीक है, मगर वस्तुस्थिति यह है कि पूर्व में घोि‍त अनेक योजनाओं पर काम भी शुरू नहीं हुआ है । बहरहाल अगले वित्तीय व-र् में 1000 किलोमीटर की नई लाइन बिछाने का प्रस्ताव है । वास्तव में आजादी के बाद इस दिशा में बहुत कम प्रगति हुई है । अतः यह कहने में कोई झिझक नहीं होनी चाहिए कि हमारी रेल आर्थिक विकास की चुनौतियों को अभी तक समझ नहीं पा रही है ।

रेल मंत्री ने अर्थव्यवस्था की दुर्दशा को आंकड़ों में ओझल किया-

रेल बजट से यथार्थ घायल हो गया । रेलवे का संचालन व्यय घटकर करीब 92 प्रतिशत रह गया है । सचाई यह है कि रेलवे यात्री किरायों और मालभाड़े के रूप में जो अर्जित करती है उसका आधे से अधिक भाग कर्मचारियों के वेतन पर ही खर्च हो जाता है । इसका अर्थ यह भी हुआ कि भारतीय रेलवे 1991 में 99 पैसे खर्च कर के एक रूपया कमाती थी, अब 92 पैसे खर्च कर के एक रूपया कमाती है ।

144 रेल योजनाएं व-ों से लंबित हैं-

रेल मंत्री ने रेलवे की अर्थव्यवस्था की दुर्दशा को आंकड़ों में ओझल कर दिया है। रेल मंत्री ने बजट में 25 नई रेल परियोजनाओं की घो-णा में बड़ी चतुराई से इस तथ्य को भी छिपा लिया कि पूरे देश में 47 हजार करोड़ रू. की 144 रेल परियोजनाएं व-ों से लंबित हैं और फाइलों में धूल खा रही हैं । इन परियोजनाओं में सबसे पुरानी मध्य रेलवे की परियोजना 1972 की है जो उस वक्त बजट में पारित तो हुई थी, लेकिन आज तक पूरी नहीं हो सकी । यद्यपि रेल मंत्री ने गत व-र् इन परियोजनाओं को धरातल पर लाने के लिए पुनर्समीक्षा का आदेश दिया था, लेकिन आज ये किस दिशा में हैं और इनके लिए अब कितने धन की जरूरत होगी इसका खुलासा नहीं किया गया है।

यद्यपि रेल मंत्री ने बजट में 33 रेलगाड़ियों के विस्तार के अलावा 56 नई एक्सप्रेस, 9 नई दुरंतो, 3 नई शताब्दी, 22 नई डीएमयू और 13 पैसेंजर ट्रेनों सहित कुल 103 नई ट्रेनें चलाने की घो-णा की है । चालू वित्त व-र् में केवल 700 किलोमीटर पटरियों के बिछाने और घोनित नए रेल मार्गों ओर परियोजनाओं से चालू न होने के कारण यह प्रश्न सदैव बना रहेगा कि नई ट्रेनों के जश्न में वर्तमान जर्जर पटरियां ही कब तक सिसकेंगी?

रेल पटरियों के नवीनीकरण का दावा बढ़ा-चढ़ा कर बताया गया-

जहां पटरियों के नवीनीकरण का दावा बढ़ा-चढ़ा कर प्रस्तुत किया गया है उसकी सचाई यह है कि रेल की किसी पटरी को बारह साल की बजाय आठ साल में ही बदलना चाहिए । पिछले पांच व-ों में पटरियों के नवीनीकरण की गति इतनी धीमी रही है कि आधे से अधिक रेलमार्ग की पटरियां तगदशा को झेल रही हैं । बहुधा कमजोर और जर्जर पटरियां बढे हुए यात्री और माल यातायात के बोझ को सहन करने में अक्षम हैं । सवाल ट्रेनों का स्पीड बढ़ाने का नहीं है । यक्ष प्रश्न यह है कि जितनी

स्पीड बढ़ानी है वे क्या इन दोहरी लाइनों पर ट्रेनों की बढ़ती संख्या के बीच दौड़ने में सक्षम होंगी? अच्छा होता कि रेल प्रशासन व्यस्ततम रूटों पर पहले एक और रेल लाइन बिछाता, फिर सुपरफास्ट गाड़ियां चलाने की योजना बनाता । ज्ञातव्य है कि नए वित्त व-र्ा में 28 मार्गों का केवल 1017 किलोमीटर पटरियों का दोहरीकरण किया गया है । इसलिए वर्तमान रेलवे पटरियों के दोहरीकरण या तिहरीकरण के कार्य को प्राथमिकता के आधार पर लिया जाना चाहिए ।

गत व-र्ा माल ढुलाई में 13 प्रतिशत कमी आई

ज्ञातव्य है कि रेलवे की माल ढुलाई दरें बाजार के हालातों से जुड़ी हुई हैं । पिछले व-र्ा अक्तूबर से दिसंबर तक के माल ढुलाई में 13 प्रतिशत की कमी आई । सचाई यह है कि यातायात प्रधान माध्यम होने के नाते देश की अर्थव्यवस्था के लिहाज से जितने यातायात की जरूरत है, उसे रेलवे ने नहीं बनाए रखा है । इसका 1 अनुपात 2 है, यानी अगर देश की आर्थिक दर 9 प्रतिशत है, तो यातायात 18 प्रतिशत बढ़ना चाहिए । इस तथ्य के मध्य नजर रेलवे को अपनी कार्यक्षमता और कार्यशैली में वृद्धि करनी चाहिए । बजट के आधार पर देखें, तो पिछले दशकों में माल ढुलाई में 30 फीसदी तक गिरावट का आंकड़ा अब 25 फीसदी तक की वृद्धि की शक्ल ले रहा है, लेकिन पिछले बजट में रेलवे ने 45 हजार करोड़ टन माल ढोया था जिसमें कम से कम 11 फीसदी की बढ़ोत्तरी होनी चाहिए थी ।

रेल कर्मचारियों के आश्रितों को नौकरी का भरोसा नहीं-

रेल मंत्री ने रेल कर्मचारियों के आश्रितों को रेलों में आरक्षण की कोई व्यवस्था नहीं की है । इससे भी रेलकर्मियों में निराशा है ।

पटरियों के आसपास रहने वालों को आवास की सुविधा से अवैध कब्जों को बढ़ावा-

रेल मंत्री ने महानगरों में रेल पटरियों के किनारे रहने वालों को छत मुहैया कराने का ऐलान किया है । उन्होंने घो-णा की है कि पायलट प्रोजेक्ट के तहत मुम्बई, सियालदह, सिलीगुड़ी और तिरूचिरापलली में 10 हजार मकान बनाए जाएंगे । यदि ऐसा किया जाएगा, तो भवि-य में पटरियों के आसपास की जगहों पर लोगों द्वारा अतिक्रमण किए जाने की प्रवृत्ति को बढ़ावा मिलेगा ।

अनुसूचित जाति एवं जनजाति का बैकलॉग पूरा नहीं किया-

रेलों में हजारों की संख्या में अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति के लोगों के पद रिक्त हैं । केंद्र सरकार की नीति के अनुसार पुराने बैकलॉग को शीघ्र पूरा किया जाना है, लेकिन रेलों में यह बैकलाग बना हुआ है ओर हजारों पद भरे जाने हैं, लेकिन इस दिशा में कोई प्रगति नहीं हुई है ।

अलाभप्रद योजनाओं को स्थगित नहीं किया गया-

अभी भी यह पहेली है कि 11वीं योजना के अंतिम व-र्ा में रेल मंत्री ने उन 100 से अधिक योजनाओं को स्थगित क्यों नहीं किया, जिन्हें लाभप्रद नहीं माना गया । अपने बजट भा-णों में उन्होंने कम लोकप्रियता वाली गाडियों की समीक्षा करने का वायदा किया था, लेकिन इसके बावजूद पिछले व-र्ों में ट्रेनों बढाने और पुरानी ट्रेनों के फेरों में वृद्धि करने की योजनाओं को शामिल कर लिया जिनका औचित्य आर्थिक दृ-टि से संदिग्ध है । वे यह भलीभांति जानती हैं कि एक यात्री गाडी के निरस्त करने से भारतीय रेलवे को इतना स्थान ओर समय मिल सकता है कि इससे तीन मालगाड़ियां चलाकर 10 गुना प्राप्तियां की जा सकती हैं । इससे अंदाजा लगाया जा सकता है कि नई ट्रेनों से माल ढुलाई पर कितना प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है । भारतीय रेलवे को व्यावसायिक

उपक्रम बनाने के प्रति कुछ ज्यादा ही उत्सुक रेल मंत्रालय जिस दिन सामाजिक सरोकारों से जुड जाएगा उस दिन वह आम यात्री से अपना सहज सानिध्य सुनिश्चित कर लेगा ।

हिमाचल प्रदेश से संबंधित रेल परियोजनाओं के संबंध में

मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान रेल बजट में हिमाचल प्रदेश के लिए धनराशि उपलबध न कराने की तरफ दिलाते हुए अपना रो-न व्यक्त करना चाहता हूं । हिमाचल प्रदेश एक पहाड़ी व सीमावर्ती प्रदेश है, परंतु जिस प्रकार से इस प्रदेश को हमेशा ही नजर-अंदाज किया जाता रहा है, वह देश के लिए ठीक नहीं है । आजादी के 63 व-र्ों बाद भी रेलों के विकास एवं विस्तार के मामले में हिमाचल प्रदेश में कोई काम नहीं किया गया है । केवल मात्र 36 किलोमीटर बड़ी रेल लाइन का निर्माण हुआ है, जो नगण्य है । रेलों के मामले में हिमाचल प्रदेश की जिस प्रकार से अनदेखी आज तक की जाती रही है, यह बहुत ही परेशानी वाला मामला है ।

हिमाचल प्रदेश का सामरिक दृ-टि से बहुत महत्व है, क्योंकि हिमाचल प्रदेश के बार्डर के साथ चीन की सीमा लगती है । आजादी के 63 व-र्ों में मात्र 36 किलोमीटर रेल लाइन का बनना नहीं बनने के बराबर है । यह इस बात को दर्शाता है कि पहाड़ी प्रदेश की रेलों के मामले में हमेशा अनदेखी और उपेक्षा की जाती रही है ।

धनौली-देहरादून वाया नालागढ-बद्दी-सूरजपुर-काला अम्ब-पांवटा साहिब रेल लाइन-

हाल ही में, हिमाचल प्रदेश के माननीय मुख्य मंत्री, प्रो0 प्रेम कुमार धूमल ने हिमाचल प्रदेश में कुछ रेल लाइनों के निर्माण हेतु आग्रह किया है । मैंने भी अपने संसदीय क्षेत्र में पडने वाली धनौली-देहरादून वाया नालागढ-बद्दी-सूरजपुर-काला अम्ब-पांवटा साहिब रेल लाइन के निर्माण का आग्रह सदन में अनेक बार किया था । रेल मंत्री

महोदया ने पिछले बजट में इस रेल लाइन के सर्वे की घो-णा की थी, इसके लिए मैं उन्हें साधुवाद देना चाहता हूं ।

धनौली- देहरादून रेल लाइन की महता-

इस रेल लाइन की महता इस प्रकार समझी जा सकती है कि धनौली नामक स्थान, जो पंजाब प्रदेश में पडता है, वह हिमाचल प्रदेश की सरहद पर स्थित है और वह रेल लाइन से जुड़ा हुआ है । उसे उत्तराखंड के देहरादून से जोडना नितान्त आवश्यक है, क्योंकि बीच का क्षेत्र जिसे मैंने रेल लाइन से जोडने का आग्रह किया है उसमें हमारा औद्योगिक क्षेत्र नालागढ, बद्दी, बरोटीवाला, काल अम्ब व पांवटा साहिब आदि आते हैं । इस रेल लाइन से इन सभी क्षेत्रों को बहुत लाभ होगा ।

उपर्युक्त क्षेत्र बहुत बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है, जिसमें लाखों मजदूर व कर्मचारी काम करते हैं । इसी क्षेत्र में पांवटा साहिब भी स्थित है, जो सिखों के 10वें गुरू श्री गोविन्द सिंह जी के नाम से विश्व विख्यात गुरूद्वारा है, जहां न केवल देश बल्कि विदेशों से लाखों श्रद्धालु प्रति व-र्ा दर्शनों हेतु आते हैं । इसी क्षेत्र में हिन्दुओं का प्राचीनतम, मोक्षदाता एवं सबसे अधिक प्रसिद्ध धार्मिक स्थल हरिद्वार है, जिसे शास्त्रों में भगवान का द्वार कहा गया है और जहां प्रति व-र्ा लाखों हिन्दू एवं अन्य मतावलम्बी गंगा स्नान हेतु आते हैं । इस रेल मार्ग के बनने से उन्हें भी बहुत सहूलियत होगी । यह रेल लाइन न केवल औद्यौगिक, धार्मिक, सामाजिक ओर राजनीतिक ताने-बाने को जोड़ेगी, अपितु रेलवे को भी भारी मुनाफे का सौदा साबित होगी, लेकिन यह काम जब तक समयबद्ध तरीके से निश्चित समय में पूरा नहीं किया जाएगा, और रेल लाइन निर्माण की घो-णा नहीं की जाएगी और न केवल रेल निर्माण की घो-णा बल्कि कार्य प्रारंभ कर के उसे पूरा नहीं किया जाएगा, तब तक प्रदेश के लोगों की उन्नति का रास्ता बाधित ही रहेगा।

कालका-परवाणु ब्रॉडगेज रेल लाइन अभी तक अधूरी -

एनडीए सरकार के समय में जब श्री नीतिश कुमार रेल मंत्री थे, तब कालका से परवाणु तक रेल लाइन को ब्राडगेज रेल लाइन बनाने की आधारशिला रखी गई थी । मैं माननीय रेल मंत्री महोदया से आग्रह करूंगा कि उसके लिए पर्याप्त धनराशि रखें ताकि वह शीघ्रतिशीघ्र पूरी हो सके ।

बिलासपुर-लेह वाया मनाली ब्रॉडगेज रेल लाइन

सामरिक दृ-टि से एनडीए सरकार के समय में हिमाचल प्रदेश के बिलासपुर से लेह वाया मनाली एक रेल लाइन बनाने हेतु निर्णय लिया गया था उसके लिए संभवतः 500 करोड़ रू. की व्यवस्था भी की गई थी, किन्तु विगत पांच व-र्ों में यूपीए की सरकार ने कुछ भी नहीं किया । इस रेल लाइन का सर्वेक्षण कार्य भी पूर्ण हो चुका है । इस रेल लाइन का निर्माण सोश्यली डिजायरेबल रेल कनैक्टीविटी परियोजना के रूप में निर्माण करने हेतु व-र्ा 2010-11 के बजट में शामिल किया गया था । इस 498 लंबी रेल लाइन पर लगभग 22831 करोड़ रू. के व्यय की संभावना है । इसलिए योजना आयोग एवं वित्त मंत्रालय ने अभी तक इसे स्वीकृति प्रदान नहीं की है । मेरी आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदया, योजना आयोग मंत्री एवं वित्त मंत्री से मांग है कि इस रेल लाइन को रा-ट्रीय महत्व की रेल लाइन घो-ित किया जाए ओर सामरिक महत्व को दृ-टिगत रखते हुए इसका निर्माण तत्काल प्रारंभ करने हेतु बजट में प्रावधान किया जाए।

कालका-शिमला के बीच बंद रेलवे स्टेशनों को खोला जाए-

कालका से शिमला के बीच में जो रेलवे स्टेशन 100 साल पुराने थे, उन्हें कुछ अरसे पहले बंद कर दिया गया था । इस क्षेत्र के किसानों को इनके बंद करने से काफी परेशानी व आर्थिक नुकसान उठाना पड़ रहा है । उदाहरण के लिए जाबली (कसौली)

वाला स्टेशन तथा अन्य कई स्टेशन हैं । मेरा आग्रह है कि इन्हें पुनः चालू किया जाए, ताकि वहां के लोगों, खासकर किसानों को अपनी पैदावर की ढुलाई में सुविधा व आवागमन सरल हो सके ।

बाबा भलखू के नाम पर शिमला में रेल संग्रहालय अभी तक चालू नहीं हुआ

मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि कालका से शिमला रेल लाइन अंग्रेजों के समय में बनाई गई थी । गत व-र् ही इसे हैरिटेज रेल लाइन का दर्जा दिया गया है। बताया जाता है कि इस रेल लाइन को सोलन से आगे बनाने में जब अंग्रेज इंजीनियरों को रास्ता नहीं सूझ रहा था और जब वे विफल हो गए, तब बाबा भलखू ने रेल लाइन बनाने हेतु रास्ता बताने में अंग्रेज इंजीनियरों का बहुत सहयोग किया । अंग्रेजों के जमाने से ही बाबा भलखू रेल विभाग में सेवारत रहे । कालका-शिमला रेल लाइन के निर्माण में बाबा भलखू के सहयोग को कभी भुलाया नहीं जा सकेगा । बाबा भलखू अंग्रेजों के राज में एक छोटा कर्मचारी था । जब कालका-शिमला रेल लाइन का सर्वे किया जा रहा था, तो वह उसे पूरा करने में बार-बार असफल हो रहे थे । उस समय बाबा भलखू की आध्यात्मिक शक्ति के कारण अंग्रेज उस लाइन का सर्वे पूर्ण कर सके।

बाबा भलखू की यादगार को संजोए रखने के लिए पूर्व रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी के समय में रेल मंत्रालय ने निर्णय लिया कि उनके नाम से एक रेल संग्रहालय शिमला में बनाया जाएगा । इस हेतु उस समय रेल मंत्रालय ने 50 लाख रूपए भी स्वीकृत किए लेकिन उसके बाद बाबा भलखू की याद में बनने वाले रेल संग्रहालय की कोई प्रगति देखने को नहीं मिली ।

मेरा आग्रह है कि उक्त रेल संग्रहालय के निर्माण की अद्यतन स्थिति से मुझे अवगत कराया जाए । मेरा निवेदन है कि इस प्रकरण में हो रहे विलंब को तत्काल दूर

करते हुए शीघ्रतिशीघ्र रेल संग्रहालय का निर्माण कराया जाए, ताकि बाबा भलखू की याद जीवित बनी रहे ।

कालका रेलवे स्टेशन का सौंदर्यीकरण किया जाए-

कालका से कुछ ही दूरी पर हिमाचल प्रदेश का परवाणु प्रारंभ हो जाता है । कालका रेलवे स्टेशन की बहुत ही दयनीय दशा है । देश एवं विदेश से रेलों द्वारा पर्यटक सर्वप्रथम कालका ही पहुंचते हैं । इसलिए मेरा आग्रह है कि कालका रेलवे स्टेशन का सौंदर्यीकरण किया जाए, ताकि हिमाचल प्रदेश आने वाले पर्यटकों को कालका रेलवे स्टेशन आक-र्क लगे । कालका में रेलवे प्लेटफार्म का जो सीमेंटेड फर्श बनाया गया है, वह भी बहुत घटिया किस्म का है । मेरी मांग है कि उसकी जांच की जानी चाहिए । कालका के पूरे प्लेटफार्म पर छत डाल कर कवर किया जाए और विशे-न रूप से सौंदर्यीकरण करने हेतु कालका रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशनों में शामिल किया जाए, ताकि उसका कायाकल्प हो सके ।

शिमला, सोलन एवं कंडाघाट रेलवे स्टेशनों का सौंदर्यीकरण किया जाए -

शिमला, सोलन तथा कंडाघाट रेलवे स्टेशन को सुंदर बनाए जाने की योजना तैयार की जाए । कालका-शिमला रेल लाइन को हैरीटेज रेल लाइन घो-ित किया गया है । इस लाइन का अधिक से अधिक सौंदर्यीकरण किया जाना चाहिए ।

नंगल-तलवाड़ा ब्रॉडगेज रेल लाइन का निर्माण अभी तक अधूरा-

नंगल-तलवाड़ा वाया ऊना, 83.74 किलोमीटर रेल लाइन के निर्माण का कार्य व-र्ा 1982-83 में रेलवे ने अपने स्वयं के फंड से प्रारंभ किया था । अभी तक केवल 36 किलोमीटर रेल लाइन का निर्माण हुआ है । 21 साल में लगभग 36 किलोमीटर रेल लाइन का निर्माण किया गया है । लगभग आधी रेल लाइन ही अभी तक बनी है । यदि इस रेल लाइन के निर्माण की यही गति रही, तो इसे बनने में अभी 50 व-र्ा और लग

जाएंगे । इसलिए मेरा मंत्री महोदया से निवेदन है कि इस लाइन का कार्य त्वरित गति से समयबद्ध रूप में किया जाए ।

ऊना रेलवे स्टेशन पर सुविधाओं का अभाव

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदया का ध्यान हिमाचल प्रदेश की एकमात्र निर्माणाधीन ब्रॉडगेज रेल लाइन पर स्थित ऊना रेलवे स्टेशन की तरफ दिलाना चाहता हूं । इस रेलवे स्टेशन का निर्माण 15 व-र्ं पहले हुआ था । इस स्टेशन से रोजना तीन ट्रेनों दिल्ली व अम्बाला के लिए चलती हैं । इनमें हिमाचल एक्सप्रेस, जनशताब्दी और आंबाला से चुरूडू के बीच चलने वाली डीएमयू ट्रेन शामिल हैं ।

ऊना रेलवे स्टेशन से ट्रेन में सफर करने वाले यात्रियों की संख्या में लगातार इजाफा हो रहा है । हर माह रेल विभाग को लाखों की आय हो रही है, लेकिन विभाग अर्से से उना रेलवे स्टेशन पर सुविधाएं नहीं जुटा पाया है । नंगल डेम रेलवे स्टेशन के मुकाबले यहां सुविधाएं नाममात्र की हैं । यात्रियों के बैठने के लिए न तो कोई शेड बनाया गया है और न ही कैंटीन की सुविधा उपलब्ध कराई गई है । मात्र प्लेटफार्म पर खुले में ही गिनी-चुनी बैंच लगाई गई हैं, जबकि ऊना, हमीरपुर, कांगडा व चंबा जिलों से रोजाना सैंकड़ों यात्री बाहरी राज्यों में जाने के लिए स्टेशन पर आते हैं । कैंटीन की सुविधा न होने से यात्रियों को चायपान व भोजन के लिए इधर-उधर भटकना पड़ता है, जिससे उन्हें काफी परेशानी झेलनी पड़ती है । इसके अलावा स्टेशन पर मेंटनेंस यार्ड की सुविधा भी नहीं है । काफी अर्से से सुविधाएं उपलब्ध कराने की मांग की जाती रही है, लेकिन ऊना रेलवे स्टेशन को रेल विभाग की बेरूखी झेलनी पड़ रही है । मैं ऊना रेलवे स्टेशन पर निम्नलिखित सुविधाएं तत्काल उपलब्ध कराने की मांग माननीय मंत्री महोदया से करना चाहता हूं-

ऊना रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म पर तत्काल शैड डाला जाए, ताकि सर्दी में ठिठुरते लोगों को रेलों का इंतजार करते समय शेड में बैठने की सुविधा मिल सके ।

पर्याप्त संख्या में यात्रियों के बैठने हेतु बैंचों एवं कुर्सियों की व्यवस्था की जाए, ताकि यात्रियों को ठंड में फर्श पर न बैठना पड़े ।

स्टेशन की तरफ आने वाली सड़कों के किनारे लगी ट्यूबलाइटें अक्सर खराब रहती हैं जिसके कारण रात्रि में अंधेरा रहता है । अतः उनका रात्रि में जलते रहना सुनिश्चित किया जाए । ताकि मार्गों पर रात के समय अंधेरा न रहे ।

ऊना रेलवे स्टेशन पर यार्ड मेंटिनेंस की सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएं ।

नंगल तक आने वाले ट्रेनों को ऊना तक बढ़ाया जाए ।

ऊना से हरिद्वार के लिए एक सीधी ट्रेन चलाई जाए ।

ऊना व कांगड़ा क्षेत्र में स्थित पर्यटन केंद्रों को दृ-टिगत रखते हुए ऊना रेलवे स्टेशन से और ट्रेनें दिल्ली एवं अन्य मुख्य शहरों को चलाई जाएं, ताकि हिमाचल में पर्यटन के विकास के साथ-साथ रेलवे की आय में भी इजाफा हो सके ।

ऊना रेलवे स्टेशन पर शीघ्रातिशीघ्र कैंटीन की सुविधा उपलब्ध कराई जाए ।

बद्दी-कालका ब्रॉडगेज रेल लाइन का निर्माण किया जाना नितान्त आवश्यक-

हिमाचल प्रदेश गवर्नमेंट ने रेल मंत्रालय से 18 अगस्त, 2009 को अनुरोध किया था कि हिमाचल प्रदेश स्थित बद्दी को हरियाणा स्थित कालका रेल नेटवर्क से जोड़ा जाए, क्योंकि हिमाचल प्रदेश की बद्दी-बरोटीवाला-नालागढ़ औद्योगिक क्षेत्र में अनेक छोटे बड़े उद्योग एवं प्रसिद्ध कंपनियों का शो रूम, कार्यालय, कॉमशर्यिल कॉम्पलेक्स एवं अन्य अनेक प्रति-ठान स्थापित हो चुके हैं । मंत्रिमंडल सचिवालय के कोऑर्डीनेशन सेक्रेट्री के सभापतित्व में दिनांक 9 अप्रैल, 2010 को हुई बैठक में प्रदेश के रेल मंत्रालय में लंबित वि-नयों पर चर्चा के दौरान इस रेल लाइन के सर्वेक्षण कार्य को सात से आठ महीने में पूर्ण करने का निर्णय लिया गया था । इस संबंध में हुई प्रगति से प्रदेश को अभी तक अवगत नहीं कराया गया है ।

इन्हीं मांगों एवं सुझावों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं ।

*DR. M. THAMBIDURAI(KARUR) : At the outset, I would like to mention that this is a populist Railway Budget, keeping an eye on the forthcoming elections in some States.

As is the practice for the last many years, she has not touched the passenger fares and freight charges. This is a welcome sign. But there is always a fear in the minds of the people that if the Railways were to increase the fares at some point of time in future, it would be huge and it would put an enormous burden on the people.

Coming to my State, Tamil Nadu, which is also going to polls next month, she has announced five Express Trains, two Duronto Trains, a daily passenger train between Coimbatore and Mettupalayam, a Vivek Express between Dwaraka and Tiruchirapally, a Tourist Train connecting historical places in Tamil Nadu. Apart from this, she announced laying of two new lines (Sriperumbudur-Gumidipundi and Mannargudi-Pudukkottai). She also laid stress on the Chennai Suburban Railway with new services.

People have doubts in their minds, whether they would really come into reality. They have their doubts especially when many projects sanctioned and are on-going in Tamil Nadu are not getting completed. All such projects are delayed due to want of funds. One such example is in my own constituency, "Karur-Salem BG conversion". It was started more than ten years ago; it was not even more than 100 kms. But still it did not fructify so far due to meager allocation in successive Railway Budgets. I request her to pay full attention to that project and complete it in the next year itself so that people are benefited by it.

In the city of Chennai, there is an on-going project of Mass Rapid Transit System, which is also not yet completed due to want of funds. When such on-going projects have not been completed, how could she undertake to have other new projects and running of new trains? Hence, people are afraid, whether they are mere announcements.

* Speech was laid on the Table.

She said in her Budget that the annual plan for the year 2011-12 is the highest ever Plan Investment by the Railways in any single year. She further said that the plan is proposed to be financed through Gross Budgetary Support of Rs.20,000 crore, diesel cess of Rs.1041 crore, internal resources of Rs.14,219 crore and market borrowings of Rs.20,594 crore through the Indian Railway Finance Corporation. She also said that she is going to raise an additional amount of Rs.10,000 crore through tax-free bonds.

With all these figures, she should not put the railways in a difficult state of finances. While going through the figures, one gets a feeling that the finances of the Railways are shrinking.

Having said this, I would say about some general features covering the Indian Railways and also about some projects for my State of Tamil Nadu.

To begin with, I would say about the safety of the passengers traveling on Indian Railways. There have seen many railway accidents last year. At that time, there were many reports which indicated that such accidents could have been avoided, had there been anti-collision devises installed in the Indian Railways. We find that the Railway Minister had sanctioned Anti-Collision Devices to cover eight zonal railways, this year. But we are not sure how much money she had allocated for procuring such devices and whether they would be installed in the entire Railway network. Installing such devices throughout the Railways would cost huge expenditure, but that is necessary, keeping in view the safety of passengers. I request her to allocate maximum money on this and ensure safety of passengers.

Security of rail passengers is becoming more and more dangerous nowadays. Even very near to the capital of the country, there were may incidents of theft, etc. in the running trains. The Railways needs to post more RPF/CRPF men on the running trains so that traveling public are safe and their belongings are secure.

She has increased the senior citizen concession to 40%. Normally, the senior citizens at the end of their lives, will be depending on others for their livelihood and at the same time, many senior citizens also not travel frequently. Hence, to make them feel comfortable, I request the Railway Minister to increase the Sr. Citizen concession to 50%. This is not going to cost her much, but she would be earning the goodwill of the class of senior citizens.

Coming to hygiene in Railways, the public are not happy at all. Except a few major railway stations in India, all others lack the basic hygiene; one gets a feeling that almost all the running trains also lack hygiene and there is always filthy smell in the compartments. I fail to understand whether shortage of staff to clean the premises leads to this situation, or it lacks the machinery to do it. The Railway Minister may ponder over this and do the needful so that the traveling people feel that they are traveling in a hygienic environment.

As far as the food served in trains are concerned, 'the less said about it, the better it is'. Even after paying huge amount, one does not get good food in the trains. There were many questions raised in Parliament regarding this. I also remember that the Railway Minister herself talked last year, about the poor quality of food served in the Railways. But nothing much happened thereafter. There was no improvement in the quality of food. Railways do need to formulate a good catering policy. In the absence of good food being served in trains, the traveling public is left to find other alternatives of finding food at stations. The Railways need to take care of this so that the passengers are not put to undue hardship.

As you know, there are two terminals in Chennai-one is for south-bound trains at Chennai Egmore and another for north-bound trains basically, at Chennai Central. These two terminals are not connected and they are a few kilometers apart with the result, the passengers from southern Tamil Nadu, intending to proceed to North, have to get down at Egmore and find other modes of transport to reach Central. There is a long pending demand to connect these two terminals, but so

far, nothing much has happened on this. I request you to kindly look into this also and do the needful in the interest of the public.

Another point that I would like to bring to the notice of the hon. Railway Minister is this. I have been receiving representations from the people residing in several southern districts of Tamil Nadu regarding stoppages of Mail/Express trains at Tirusoolam Suburban Railway Station, on both directions.

People from southern districts of Tamil Nadu have been complaining that they face severe hardship in catching domestic flights from Chennai Airport. The people who come from southern Tamil Nadu by trains are taking domestic flights from Chennai Airport to go to several destinations like Delhi, Mumbai, Bengaluru, Hyderabad, Kolkata and others.

As to how, they have to get down either at Tambaram Railway Station or Mambalam/Egmore Railway Station and take auto/taxi or alternatively, they have to change trains by getting into the suburban railway trains.

This puts them into severe stress and hardship. This could be avoided if all the trains from both directions are made to stop for two minutes at Tirusoolam Railway Station, from where they could get into the Airport. This would avoid considerable delay and hardship.

I requested you to kindly consider this favourably so that all the Chennai bound trains from South of Tamil Nadu are stopped at Tirusoolam for two minutes.

Perambur Railway Station is becoming a major station nowadays and many people are getting down on both directions. The platforms are in a very dangerous conditions; it poses a very serious problem to the public who are getting down in this station. I request that platforms at Perambur Railway Station are constructed well and neatly maintained so that the public are able to get down and get into the trains comfortably.

Jolarpet is a major junction; many Express and Superfast trains like Trivadrum Express, Tirupati Express, and other Express trains from Bangalore

pass through this junction, but there is no stoppage at Jolarpet The public feel that if those trains stopped at this junction for two minutes it would be helpful for them. I request the hon. Railway Minister to consider this demand of the public and make stoppage of all such trains at Jolarpet Junction.

Similarly two Shatabdi Express trains are also passing through Jolarpet Junction, but there is no stoppages for these trains. I request that these two trains could be made to stop at Jolarpet Junction.

On the other hand, nowadays, the Brindavan Express takes a long time to reach the destination. Just for the name-sake, it is Superfast, but it is not operating as per its name. Public feel that it stops at several stations where no passenger gets down or otherwise. Hence, I request that wherever possible, the stoppage of this Express may be curtailed at such stations where there is no passenger gets down, so that Brindavan Express is speeded up.

Many Tamilians are living in Mumbai and Mumbai has become a 'Second Tamil Nadu' for them. There are only three regular Express/Mail trains running between Mumbai and Chennai, whereas the Tamilian population in Mumbai has increased manifold. There is a long-felt need for additional Express Trains in this route. I request that some more Express Trains like Garib Rath may be introduced in this route, to ease the congestion and to facilitate the Tamilians living in Mumbai.

Regarding other on-going projects in Tamil Nadu, the Members of Pariament, belonging to our Party, AIADMK, submitted a memorandum to the hon. Railway Minister for their early completion.

The following projects are still pending despite several representations made in this regard and I would request her to pay sufficient attention to them and complete them early.

(I) DOUBLING :

Chennai-Madurai Railway line is the lifeline of the State; 80% of that line is single-track even now. Work has been up for doubling between

Chingleput and Villupuram. We do not know when the entire line would get doubled. The doubling of track between Villupuram and Dingugal has been sanctioned in the Railway Budget two years ago at an initial estimated cost of Rs.800 crore, but the work has not yet been taken up so far. We want the Railway Ministry to take up that work immediately without any further delay. We request that it be completed within the next two years, with allocation of sufficient funds.

(2) ELECTRIFICATION :

Electrification project within the State is going on at snail's pace. Electrification has been completed only up to Trichy so far. We would like to remind that the Railway Ministry has sanctioned and approved work regarding electrification upto Kanyakumari, two years ago. Hence, we request that sufficient funds may be allocated for electrification for Trichy-Madurai, Madurai-Kanyakumari and Madurai-Tuticorlin

(3) GAUGE CONVERSION :

We request the Railway Ministry to sanction more money for gauge conversion. The gauge conversion work between Coimbatore-Dindugal via Palani, has been going on for the last three years. At the present rate of flow of funds, it will take another ten years to complete this project. This railway link is very important since it connects two major cities in the State, viz. Coimbatore and Madurai. This line is another lifeline of the State. We request that this project may be completed within the next one year with sufficient allocation of funds.

(4) COASTAL RAILWAY LINE :

There is a growing need for sanction of another new coastal Railway line between Chennai and Puducherry via Mamallapuram. This project is

sanctioned already, but the work has not yet started. We request the Railway Ministry to sanction adequate funds so that this project is started and completed within a time-frame.

(5) NEW PROJECTS :

Five Railway line projects have been sanctioned by the Railway Board a few years back. But the Planning Commission has not given its clearance on the ground that the State Government of Tamil Nadu should bear 50% of the cost. Those Railway lines are :

(i) Ariyalur-Tanjore;
(ii) Dindugal-Kumuzhi;
(iii) Dharmapuri-Morappur;
(iv) Needamangalam-Mannargudi; and
(v) Thiruvannamalai-Jolarpettai;

The state Government of Tamil Nadu should be pressurized to agree to bear 50% of the cost of these projects. We request that sanction should be given for these five new Railway line projects soon.

Along with this, we request the Ministry to sanction another Railway Line between Avadi-Sriperumbudur.

(6) FEASIBILITY STUDY :

Presently, a feasibility study for a freight corridor between Bangaluru and Chennai has been commissioned, which will go a long way in benefiting Tamil Nadu. In this connection, we would like to request that another feasibility study should be conducted for a freight corridor between Chennai and Coimbatore, alongwith the present Chennai-Bangaluru feasibility study.

We further request that a separate freight corridor may be sanctioned between Chennai-Mumbai and Chennai-Kolkata.

(7) MRTS, CHENNAI :

The MRTS in Chennai has so far been covered only up to Velacherry. This project was sanctioned 30 years ago, and still it has not seen the end of the tunnel, with paltry allocations in every Railway Budget. It was supposed to go up to St. Thomas Mount. So far, 80% of the work is completed and another 20% of work needs to be completed in this project. We request that it should be completed this year with more allocation of funds.

(8) NEW SUBURBAN RAILWAYS :

Considering the importance of Tamil Nadu with two major upcoming cities viz. Coimbatore and Madurai, there is a need for introduction of suburban railway trains in these two cities, connecting the following places;

(i) Coimbatore-Erode

(ii) Coimbatore-Pollachi;

(iii) Madurai-Virudhunagar;and

(iv) Madurai-Dindugal

The sanctioning of these Suburban Railway Projects will east the congestion that these two cities have so far and it will generate more revenues for the Railways, besides helping the people in those cities.

I request the hon. Railway Minister to consider all these projects and complete them early**.**

* **SHRI C. SIVASAMI :** Transport Infrastructure plays major role in the development of a nation. Rail transport is very important among them. Hon'ble Railway Minister has announced Tiruppur Railway Station to be developed as "Adarsh Railway Station" and a new train service between Coimbatore and Tuticorin via Tiruppur and Erode. On behalf of the people of my Parliamentary Constituency – Tiruppur, I convey our heartiest gratitude for the same. These announcements are promises made by the Hon'ble Railway Minister and I request that these promises are to be fulfilled in full force and in action.

During the last Railway Budget and Supplementary Demands for Grants for Railways, I have requested for implementation of a number of railway projects/proposals for my Parliamentary Constituency - Tiruppur. However, it is highly disappointing that those projects/proposals have not been included in the present Railway Budget. Therefore, I would once again like to mention them.

Tiruppur is the biggest readymade garment exporting hub in the country. Rail transport contributes very much for the development of readymade garment business of Tiruppur. Tiruppur is the capital of the newly carved out Tiruppur District of the Tamil Nadu. Thousands of people from various States and from various districts of Tamil Nadu visit Tiruppur for business as well as official purposes. Moreover, parcels weighting thousands of tones sent from Tiruppur to Chennai daily. Therefore, Tiruppur is to be well connected with the State capital Chennai. However, in the absence of direct train service between Tiruppur and Chennai, the people are facing a lot of difficulties. Therefore, direct train service between Tiruppur and Chennai running daily, should be introduced.

* Speech was laid on the Table.

New trains between Erode-Mumbai and Erode-New Delhi via Tiruppur, Coimbatore, Palakkad on Konkan Railway route should be introduced.

The EMU train between Salem and Coimbatore should be introduced with six services daily.

There is a train weekly train service between Trivandrum and Gurwahati via Tiruppur. The said train should be made to run weekly thrice and one more unreserved/general coach should be added.

The train service between Coimbatore and Tirupathi runs weekly thrice on Tuesdays, Fridays and Sundays. However, it should be made to run six days weekly.

There are only 14 coaches in the train between Coimbatore and Nagakovil (Train No.16610). Ten more coaches should be added to facilitate the passengers commuting this train from Tiruppur.

There are only 9 coaches in the train between Coimbatore and Mayiladuthurai Shatabdi Express. More coaches should be added. Further, only passengers with prior reservation are able to travel on this train. Coaches should be added in the said train for the benefit of the unreserved passenger also.

The train No.6343 between Trivandrum and Palakkadu should be extended upto Erode for better train connectivity.

There was a non-AC First Class coach in the Coimbatore – Chennai Cheran Express. However, the said coach facility had been removed. It is requested that the non-AC First Class coach should be provided again in the Cheran Express.

At Tiruppur Railway Station, the facility of direct reception for goods train should be set up. Further, new ticket counters at Tiruppur Railway Station are to be made. Five more ROBs are to be constructed especially at Gate Nos. 132 and 133 to ease the traffic congestion there.

Uthukuli a Tiruppur District is famous for its Butter, Ghee and Curd transported to various parts of the country including Kerala. However, the producers of Butter, Ghee and Curd are facing a lot of difficulties with the small SLR Coach attached in Train No.6107 (Mangalore Express) and 6865 (Tea Garden Express). Therefore, the SLR coach should be replaced with bigger VPU coach in the said trains for easy transportation. Further, stoppage of the Tea Garden Express at Uthukuli is to be provided.

The people of Tiruppur are often demand for stoppage of the Trains Kannanur – Yeswantpur daily express (No. 16528/16527); Trivandrum-Chennai Express (12623/12624); Coachin-Bangalore Express (16315/16316); Nagakovil – Shalimar (12659/12660); Trivandrum-Chennai Express (12698/12697) and Coibatore – Chennai Duranto Express (12244/12443) at Tiruppur Railway Station. Therefore, I request the Hon'ble Railway Minister kindly consider the demand for stoppage of the said trains at Tiruppur Railway Station in the public interest, immediately.

The request for new projects such as rail connectivity between Erode-Samrajnagar; Erode-Palani and Mettur Dam to Udumalaipet via Andhiyur, Gobichettipalayam, Tiruppur, Palladam are still pending consideration of the Railway Ministry. These new projects are to be taken up for implementation as early as possible.

I welcome the announcement of new Duronto trains between Madurai-Chennai and Chennai-Thiruananthapuram in the current Budget. Tiruchirappali is big city having a number of industrial places with thick population. The starting point from Trichirapalli to various parts of the state and country is always filled with crowd and it gives better revenue to Railways. So, I request the Hon'ble Minister to include Trichirappalli; for Duranto train service.

Hon'ble Minister had announced in the early budget that 584 stations would be upgraded into Adarsh Station and this year also 236

stations has been included, but only six stations in the state of Tamil Nadu has been included in the current budget. So, I request the Hon'ble Minister to include atleast Pudukkottai and Srirangam for upgradaton of Adarsh Stations.

Also express trains or super fast trains from Trichy to Kanyakumari, Pudukkottai to Chennai and Trichy to Bangalore are demanded for long time and every year we are expecting with eager about any announcement for these lines. We also expected a new line from Thanjavur to Pudukkottai. However, we are disappointed in the current budget also. Therefore, I request the Hon'ble Minister to announce some more new trains and lines in her reply after the discussion. Likewise, the doubling works for Chengalpattu to Villupuram is announced but it should be extended up to Trichirapalli, so that it would be beneficial to a number of passengers besides increase revenue to southern railways.

I wish to reiterate once again that I am pursuing all of my above mentioned requests for the last 2 years. I urge the Government to consider and implement these proposals on war-footing basis. In the Railway Budget 2011-12, the states West Bengal and Kerala have been favoured with a lot of projects and facilities keeping in mind the elections for State Assemblies there. Tamil Nadu also is one of the States where elections are being held. However, it is clearly indicated in the Railway Budget that the Government is not confident of winning in Tamil Nadu and hence neglected the State by not providing any new projects there. Despite the presence of a number of Union Ministers from Tamil Nadu, the state has been neglected in the Railway Budget and the interest of Tamil Nadu have not been taken care of. On behalf of the people of Tamil Nadu, I strongly condemn this kind of step motherly attitude towards the people of Tamil Nadu. Therefore, I urge the Railway Department to treat all the States of the country in equal and function accordingly. With this I conclude.

***SHRI S. SEMMALAI (SALEM):** In the Railway Budget, presented by the hon. Minister of Railways, several new projects have been announced. However, most of the schemes announced in the last year's budget remain unimplemented. The hon. Railway Minister's track record for project implementation is rather uninspiring. Keeping in mind the forth coming assembly elections, the hon. Minister of Railways does not envisage any hike in passengers' fare.

I am sorry to say that Tamil Nadu has got nothing much, except some suburban trains including two Duranto expresses. Except this, there is no announcement of any new train.

Many representations from Southern States, especially from Tamil Nadu, have been neglected. Particularly, the Salem Railway Division has been totally neglected. No new trains from Salem Railway Division are announced in this Railway Budget. The people of Salem District are very upset with this Railway Budget. The formation of this Division has been done before three years but so far no improvement or development work took place in this Division. We are demanding more allocation of funds; its expansion; for the operation of new trains from Salem Division for the last two years but we have not received any positive response from the Ministry of Railways hitherto. A daytime train should be run everyday at about 12'00 noon, from Salem to Chennai, for the convenience of Chennai going people. The passenger trains running at present from Coimbatore to Erode should be extended to Salem. A long felt need of the Salem town's residents, a road over bridge across the Railway line running to Virudhachalam and Anaimedu in Salem Town to ease the traffic congestion, may be given due consideration and the proposal in this respect should be worked on with the State

---

* Speech was laid on the Table

Government. The underway bridge no. 244, situated at Bodinaickenpatti near Suramangalam Junction, Salem Town may be strengthened into RTC Box. Also a railway gate should be provided in Salem-Karur route at Thammanaickenpatty, since a railway line separates the village.

Salem Rajasthani Association demands a weekly train from Coimbatore to Jodhpur. During post budget session it was announced but so far it is not implemented. The trains from Bangalore to Jodhpur and from Chennai to Jodhpur can be extended up to Coimbatore.

Kanyakumari District Railway Users' Association felt need to a new daily train between Mangalore and Kanyakumari via Ernakulam, Kollayam and Trivandrum . The request may be taken into consideration.

Now a weekly train from Bangalore to Nagarkoil via Madurai is running. That train may be converted as daily train or it may be operated in alternate days.

Linking of Chennai, Egmore and Chennai Central Railway Station proposal is still pending. This long pending proposal may be taken up immediately either by laying new line or flyover.

Salem-Karur new railway line work is in progress. Half of the work has been completed. It was promised that it would be completed this year itself but sufficient fund is not allotted to this Scheme in this year's Railway Budget. I request to allot more funds and try to complete the work as assured.

As my mentor Puratachi Thalaivi J. Jayalalithaa commented, hon. Minister of Railways has predictably presented the Nation's Railway Budget, 2011, keeping the Assembly Elections in West Bengal in mind.

[*] **SHRI P. KUMAR :** This is the second railway budget of the second term government by the UPA. Basically, Hon'ble Railway Minister has not disturbed the passenger fare is a good news to all passengers especially to the common citizen of the country. I have watched that there is a resemblance in every railway budget presented in this august House. Usually, there are number of new projects announced by Hon'ble Minister in every year. But the fulfillment of those projects are really questionable.

There were several projects and new trains and lines announced in the Railway Budget 2010-11 for state of Tamil Nadu. But except few, no projects has been realized till today and even now in the current railway budget, the Hon'ble Minister has taken some retrenchment steps in announcing new railway schemes for our state.

Hon'ble Minister announced the introduction of 56 new express trains, 13 passenger train services, nine new Durontos, two double ducker air conditioned services and three new Shatabdi Express trains during 2011-12. Hon'ble Minister has also concentrated announcing an increase in the frequency of five Durondo Express trains and unfortunately Hon'ble Minister has failed to announce new trains of Garib Rath Express which is meant for poor.

If we retrospect the fulfillment of the announcement of new lines for the state of Tamilnadu, made in the earlier budgets, it gives only frustration. For instance, I would like to mention here some earlier announcements which have not been realized till today. In the Railway Budget 2010-11, Hon'ble Minister has announced introduction of new express train between Madurai-Tirupati, Coimbatore-Tirupati three times in a week, Bangalou-Nagarkovil and Coimbatore-Erode passenger have all been announced in the last year budget. But these projects are not materilzed in a full-fledged

[*] Speech was laid on the Table.

manner. Therefore, I urge the Hon'ble Minister to take steps for the fulfillment or earlier projects at the earliest.

I welcome the announcement of new Duronto trains between Madurai-Chennai and Chennai-Thiruananthapuram in the current Budget. Tiruchirappali is a big city having a number of industrial places with thick population. The starting point from Trichirappali to various parts of the state and country is always filled with crowd and it gives better revenue to Railways. So, I request the Hon'ble Minister to include Trichirappalli for Duranto train service.

Hon'ble Minister had announced in the early budget that 584 stations would be upgraded into Adarsh Station and this year also 236 stations has been included, but only six stations in the state of Tamil Nadu has been included in the current budget. So, I request the Hon'ble Minister to include atleast Pudukkottai and Srirangam for upgradation of Adarsh Stations.

Now, I come to safety of passengers and level crossing in the country. The number of unmanned level crossing accidents occurring on Indian Railways is a cause of concern. At present, there are total 35,363 numbers of Level Crossings over Indian Railways out of which 17,954 are unmanned where the accidents occur primarily due to inadequate precautions by the road users failing to observe mandatory sign boards, signals and basic traffic safety rules. And such crossings not only pose a threat to human life but also cause huge loss to the railways. In the last five years upto December 2010, railways suffered a loss of Rs.780 crores due to accidents at unmanned level crossings. 35 percent of the total train accidents occur at unmanned level crossings and especially in 2009-10, fatalities in level crossing accidents comprised nearly 74 percent of all fatalities in train accidents in India. Therefore, I request the government to

take steps to reduce the number of level crossings by employing adequate number of people.

I understand that Indian Railways carry out social awareness campaigns, on a regular basis, to educate road users. But the social awareness campaigns should be undertaken at cross root level. Further there is a need to educate people at village Panchayats, Schools, in rural areas and also carry out ambush checks at unmanned level crossings. To enhance the safety and reduce inconvenience to road users, busy level crossings should be replaced by Road Over Bridges (ROB)/ Road Under Bridges (RUB) and Limited Height Sub-Ways (LHS) gradually.

At this juncture, I would like to reiterate here the long demand which I already mentioned in this august house during the discussion on supplementary demands and grants of Ministry of Railways for the year 2010-11. Sri Rangam in my constituency is geographically bifurcated by Sri Rangam Railway Line. Frequently, there is a heavy vehicular traffic from Singaperumal Koil to Government Boy's Higher Secondary School. So, I urge you once again to take steps for construction of Railway Over Bridge at this line. I also demanded the construction of some ROBs at railway gate, in between Trichi and Pudukottai near Rasa vayal level crossing and one in Majathidal Railway station at Tiruchirappalli on priority basis. In view of unavoidable necessity for my constituency in Tamil Nadu, I had continuously been raising these demands during the last Railway Budget discussion in 2010 also. However, I could not refrain from urging the government for construction of those necessary ROBs in Tiruchirappalli constituency.

Some other important new lines have not been mentioned in the new Railway Budget. New lines between Thanjavur to Pudukkottai via Gandarvakottai, Jolarpur to Bangalore via Krishnagiri and Trichy to Thanjavur in meter gauge had been disbanded and same should be laid with

broad gauge line to speed up the train between Trichy and Thanjavur and the handling capacity to growing traffic should be increased in the context of development of permanent infrastructure.

Also express trains or super fast trains from Trichy to Kanyakumari, Pudukkottai to Chennai and Trichy to Bangalore are demanded for long time and every year we are expecting with eager about any announcement for these lines. We also expected a new line from Thanjavour to Pukkottai. However, we are disappointed in the current budget also. Therefore, I request the Hon'ble Minister to announce some more new trains. Likewise the doubling works from Chengalpattu to Villupuram is announced but it should be extended up to Trichirappali, so that it would be beneficial to a number of passengers besides increase revenue to southern railways.

Also, in para 102 Hon'ble Minister has included some important religious places like Madurai, Rameshwaram under Rail Tourism. Tiruchirappali is well known tourist place having a number of historical places and temples and hence, it should be included along with other two places in Tamil Nadu under Rail Tourism.

In railways, signaling plays a vital role in promoting safety and minimizing impact of human error in train operation and in enhancing line capacity through the modern signaling system. In addition to this, some other safety systems like Train Protection and Warning System, Mobile Train Radio Communication, Train Management System are some other important protective methods followed by Indian Railways. But the present scenario of the safety system in the Indian Railways is not healthy. As per the report of Comptroller Auditor General of India, the Indian Railways has failed to meet targets it had set for itself in its corporate safety plan 2003-2013 and it gives low priority to passenger safety. Actually this report was laid by the CAG in the Parliament in July last year. But till today, the railways have not met its target.

In the ten year plan, railways targeted filling up all safety related posts on priority basis but not a single zone had achieved this target. In fact, the total safety related vacancies had mounted to 85102. Therefore, I would like to urge the government to take necessary steps to give importance for the safety related posts and fill it up soon and ensure the safety maintenance and passenger safety.

Before conclusion, I thank the Hon'ble Minister for including Tiruchirappali under the proposal of setting up a shelter units for track side dwellers on pilot basis and I once again thank the Minister for increasing the frequency of Trichy-Karur train as six days a week and launching of special trains called Janam Bhoomi Gaurav connecting Tiruchirappalli.

In the end, I further urge the government consider the early pending projects in Tamil Nadu which I have mentioned above in future.

*श्री राकेश सचान(फतेहपुर) :- इस रेल बजट में मेरे क्षेत्र फतेहपुर की उपेक्षा की गयी है । फतेहपुर जनपद दिल्ली-हाबड़ा की मेन रेलवे लाइन को बीच में स्थित फतेहपुर जनपद की आबादी 40 लाख की है, परंतु रेलवे की उपेक्षाओं के कारण यहां की जनता को दिक्कतें हो रही है ।

1. फतेहपुर व बिन्दकीरोड़ स्टेशनों से 15-20 हजार दैनिक यात्री कानपुर एवं इलाहाबद अपने रोजगार व अन्य कार्यों के लिए जाते हैं साथ ही उच्च शिक्षा के लिए यहां के छात्र व छात्राएं भी काफी संख्या में शिक्षा के लिए रोज आते व जाते हैं । इन सभी लोगों की परेशानियों को देखते हुए कानपुर से प्रातः फतेहपुर-इलाहाबाद तथा इसी प्रकार इलाहाबाद से प्रातः फतेहपुर-कानपुर के लिए दोनों दिशाओं एक-एक इंटरसिटी एक्सप्रेस गाडियों को चलाया जाए । जिससे जनपद के यात्रियों को सुविधा होगी एवं रेलवे को राजस्व का लाभ भी होगा ।
2. दिल्ली से प्रातः 6.50 पर नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस के बाद रात्रि में लालकिला एक्सप्रेस ही सीधी गाड़ी फतेहपुर के लिए है और इसी प्रकार फतेहपुर से दिल्ली के लिए रात्रि 10.50 बजे प्रयागराज एक्सप्रेस के बाद प्रातः तूफान एक्सप्रेस है जबकि इस बीच में दिल्ली व इलाहाबाद के बीच में 15 गाड़ियां फतेहपुर से गुजरती हैं और इन गाड़ियों का फतेहपुर में ठहराव नहीं होने से फतेहपुर के यात्रियों को लंबी दूरी की गाड़ियों को पकड़ने के लिए कानपुर जाना पड़ता है जिससे ज्यादा समय व ज्यादा पैसे खर्च करने के बावजूद लोगों को काफी असुविधा होती हे और इससे रेलवे को भी राजस्व को हानि उठानी पड़ती है । यदि फतेहपुर स्टेशन पर महाबोधि, लिच्छवी व झारखंड व स्वर्णजयंती एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव दोनों दिशाओं से फतेहपुर कर दिया जाता है तो रेलवे को राजस्व का फायदा होगा साथ ही यहां के यात्रियों को भी लंबी दूरी के यात्राओं के लिए भी नहीं भटकना पड़ेगा ।
3. फतेहपुर रेलवे स्टेशन पर टिकट काउंटर की संख्या को बढ़ाया जाए साथ ही एमएसटी के लिए एक अलग काउंटर खोला जाए ।
4. फतेहपुर स्टेशन पर आरक्षण काउंटर की संख्या को बढाया जाए तथा यहां पर हो रही असुविधाओं एवं भ्र-टाचार को समाप्त कराया जाए ।
5. फतेहपुर रेलवे स्टेशन से होनी वाली वार्निक आय को देखते हुए मॉडल रेलवे स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए ।

---

* Speech was laid on the Table.

6. स्टेशन के प्लेटफार्म नंबर 4 का लेबल ऊंचा करके प्लेटफार्म में शेड का भी निर्माण किया जाए ।
7. बिन्दकी रोड स्टेशन में स्वर्णजयंती, संगम व झारखंड एकसप्रेस का ठहराव दिया जाए।
8. खागा स्टेशन में झारखंड एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाए ।
9. कुंवरपुर-बिन्दकी सड़क, औंग, खागा और बहरामपुर रेलवे स्टेशन की प्रमुख सड़कों पर रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाए ।
10. फतेहपुर व बिन्दकी रोड स्टेशनों पर निर्माणधीन ओवर ब्रिजों में इन दोनों स्टेशनों पर सीधे पहुंचने के लिए सीढ़ियों का भी निर्माण कराया जाए जिससे यात्रियों को सीधे स्टेशन में पहुंचने की सुविधा मिल सके ।
11. फतेहपुर स्टेशन में पूछताछ कार्यालय शुरू किया जाए तथा टेलीफोन पर स्थानीय पूछताछ की व्यवस्था की जाए ।
12. फतेहपुर-कानपुर पैसंजर जो प्रातः 7 बजे चल कर 10 बजे कानपुर पहुंच कर पूरे दिन खड़ी रहकर सायं 6 बजे कानपुर से चल कर रात्रि 8.30 बजे फतेहपुर पहुंचती है। फतेहपुर रात्रि में खडी रहती है इस गाड़ी को दिन में कानपुर से एक बार फिर चलाकर फतेहपुर तक के फेरे को बढ़ाया जाए जिससे इस गाड़ी का उपयोग भी दिन में हो सकेगा और इससे रेलवे के राजस्व में भी वृद्धि होगी ।
13. जाड़े के दिनों में कोहरे के कारण 2 से 3 माह के लिए चौरीचौरा, तूफान, लालकिला व जनता एक्सप्रेस गाड़ियों को निरस्त कर दिया जाता है जिससे फतेहपुर के यात्रियों को काफी असुविधा होती है । अतः इन गाड़ियों को निरस्त न करके कम दूरी पर कानपुर तक चलाया ।

फतेहपुर जनपद की रेल समस्याओं के संबंध में मैं पहले भी पूर्व रेल बजट में उठा चुका हूं और मंत्री महोदय को व्यक्तिगत मिलकर लिख कर दे चुका हूं परंतु इस पर अब तक कोई प्रगति नहीं हो सकी है ।

अतः सरकार से आग्रह है कि रेलवे इस पर त्वरित कार्यवाही करके इन समस्याओं को दूर कराए जिससे फतेहपुर की जनता को इसका लाभ प्राप्त हो सके । इससे रेलवे को भी राजस्व भी अत्यधिक मिल सके ।

*श्री मधुसूदन यादव (राजनंदगांव): भारतीय रेलवे दुनिया का एक विशालतम और अपने आप में अनूठा नेटवर्क है । यह देश को एक सूत्र में पिरोता भी है और लोगों को भावनात्मक रूप से भी जोड़ता है। आर्थिक, सामाजिक प्रगति का रास्ता भी इसी से खुलता है । अतः यह स्वाभाविक है कि हर रेल बजट से आम आदमी उम्मीद रखें ।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि गत व-र्ा या व-र्ों में की गई घो-णाओं पर कितना अमल हुआ उस पर भी क्रियान्वयन रिपोर्ट प्रस्तुत की जाए । ऐसा मुख्य बजट में किया जाता है । हालांकि रेल बजट में ऐसी व्यवस्था नहीं है । गत दो व-र्ों की गई घो-णाओं पर अमल नहीं होने से जनता को इस बजट के क्रियान्वयन पर विश्वास नहीं रहा । पिछले बजट में लगभग 450 स्वास्थ्य केन्द्र, 50 विश्वस्तरीय स्टेशन, कई कारखानों की घो-णाएं तो हुई परंतु एक भी कार्य प्रारंभ नहीं हुआ और प्रस्तुत बजट में कई धो-णाएं हो गयी जिसे पूर्ण करना यूपीए सरकार के बस में नहीं है ।

मंत्री जी ने इसे गरीबों का बजट कहा है ओर पूरे देश में दो लाख इज्जत पास जारी करने की बात कही । 100 करोड़ से अधिक आबादी वाले भारत देश में मात्र 2 लाख असंगठित श्रमिक होंगे ऐसा मानना असंभव है । वास्तव में पूरे देश में 50 लाख इज्जत पास जारी होगी तब माना जाएगा कि आपका बजट गरीबों के लिए है ।

मैं प्रमुख रूप से सामाजिक रूप से अपरिहार्य रेल लाइनों का जिसके अंतर्गत 190 परियोजनाओं की सूची घोनित की गयी है लेकिन इन परियोजनाओं को 12 पंचव-र्ीय योजना में शामिल किया जाएगा जो कि 2013 से कार्य प्रारंभ करेगी और योजना को पूर्ण करने के लिए लगभग 4 लाख करोड़ रूपया लगेगा ।

भारतीय रेल की वर्तमान आर्थिक स्थिति को देखते हुए लगता है कि यह घो-णा देश की जनता के साथ छलावा है ।

---

* Speech was laid on the Table.

बजट में गंभीर त्रुटि है जो कार्य पूर्ण हो चुके हैं उसे प्रारंभ करने की घो-णा हुई है छत्तीसगढ़ राज्य के रायपुर पूर्व से माडल स्टेशन हैं उसे स्टेशन बनाने की घो-णा की गई है । मैं मांग करता हूं कि रायपुर छत्तीसगढ की राजधानी है इसलिए उसे विश्वस्तरीय स्टेशनों में शामिल किया जाए ।

इसी तरह जगदलपुर-दंतेवाड़ा, झांसी-कानपुर रेल बन चुकी है । कोटा-बीना दोहरीकरण का कार्य प्रारंभ हे इन्हें बजट में शामिल करने की घो-णा सरकार की इस बजट के प्रति गंभीरता को दर्शाती है । मैं मंत्रीजी से मांग करता हूं कि राजनदं गांव-जबलपुर रेल परियोजना का सर्वे भी किया जा चुका है इसे भी सामाजिक रूप से अपरिहार्य योजनाओं में शामिल किया जाए ।

मैं छत्तीसगढ़ से आता हूं जहां का विलासपुर जोन भारतीय रेल की कुल आय में से 12 प्रतिशत का योगदान देता है लेकिन कुछ व-र्ों से छत्तीसगढ़ की लगातार उपेक्षा हो रही है । कुछ मांग ऐसी हैं जिसमें रेल को ही फायदा है । डोंगरगढ़ माँ बम्लेश्वरी देवी का तीर्थ स्थल है और छत्तीसगढ़ का अंतिम स्टेशन है । यहां रेलवे का पुराना स्टीम लोको शेड था उसकी जमीन खाली पड़ी है इसे ध्यान में रखते हुए डोंगरगढ़ में टर्मिनल सुविधाएं विकसित करने हेतु बजट प्रावधान की जाए ।

छत्तीसगढ़ को, राज्य रानी एक्सप्रेस दी जाए साथ ही राजनांदगांव स्टेशन पर गाड़ी संख्या 12812 तथा गाड़ी संख्या 18474 का डोंगरगढ़ स्टेशन में ठहराव की घो-णा की जाए ।

*श्री भूपेन्द्र सिंह (सागर): सागर लोक सभा क्षेत्र पिछड़े हुए बुन्देलखंड क्षेत्र का संभागीय मुख्यालय है। बीना-कटनी सेक्सन बुन्देलखंड के अंतर्गत आता है । पिछले व-र्षों से लगातार रेल बजट में बुन्देलखंड की उपेक्षा की जा रही है । इस कारण से पिछले व-र्षों से बुन्देलखंड की जनता आन्दोलित थी । आपके द्वारा दमोह से भोपाल इंटरसिटी एवं जबलपुर-इन्दौर एक्सप्रेस वाया सागर बजट में स्वीकृति प्रदान की गई है एवं सागर-छिंदवाड़ा रेल लाइन का सर्वे भी प्रस्तावित किया गया है । इसके लिए मैं बुन्देलखंड की जनता की ओर से आपका हार्दिक धन्यवाद करता हूं ।

निवेदन है कि बुन्देलखंड के विकास के लिए कुछ सुझाव आवश्यक है । विश्वास है, जिन्हें आप स्वीकृति प्रदान करेंगी ।

सागर संभागीय मुख्यालय है परंतु सागर से दक्षिण के लिए कोई ट्रेन नहीं है । अतः दक्षिण के लिए ट्रेन प्रस्तावित की जाए ।

गोंडवाना एक्सप्रेस जो कि लिंक एक्सप्रेस है, उसको फुल ट्रेक गाड़ी के रूप में चलाया जाए एवं सागर के उपनगरीय स्टेशन मकरोनिया पर स्टापेज किया जावे ।

जबलपुर-जम्मूतवी साप्ताहिक एक्सप्रेस को प्रत्येक दिन चलाया जाए ।

हावड़ा-इन्दौर (क्षिप्रा एक्सप्रेस) को प्रत्येक दिन चलाया जाए ।

मकरोनिया को उपनगरीय स्टेशन घोनित किया जाए ।

बीना जंक्शन में शताब्दी एक्सप्रेस का स्टापेज किया जाए क्योंकि बीना में तेजी से औद्योगिक विकास हो रहा है । बीना में बोओआरएल के द्वारा 30 हजार करोड़ रू0 की रिफायनरी प्रारंभ हो गयी है एवं 10 हजार करोड़ की लागत से जेपी थर्मल पावर प्लांट बनकर तैयार है । इस कारण से भारत सरकार के अधिकारी-कर्मचारियों एवं उद्योगपतियों को बीना जाने में सुविधा होगी ।

---

* Speech was laid on the Table.

सागर पिछड़ा हुआ क्षेत्र है । कोयले के परिवहन से रेलवे को सर्वाधिक आमदनी बीना-कटनी सेक्शन से होती है । अतः सागर में रेल से संबंधित कारखाना लगाया जाए ।

मंडी बामोरा स्टेशन में झेलम एक्सप्रेस एवं ग्वालियर-भोपाल इंटरसिटी का स्टापेज किया जाए ।

बीना-सागर के मध्य जरूआखेड़ा स्टेशन पर क्षिप्रा एक्सप्रेस एवं कामयानी एक्सप्रेस का स्टापेज, फुट ओव्हर ब्रिज तथा प्लेटफार्म निर्माण किया जाए ।

सागर स्टेशन पर स्थित माल गोदाम की रतोना में शिफ्ट किया जाए । माल गोदाम शहर के मध्य में होने के कारण आए दिन दुर्घटनाएं होती हैं एवं प्लेटफार्म की भी कमी रहती है ।

***श्री राम सिंह कस्वां**(चुरू):यह आमजन को खुश करने वाला लोक लुभावना और लोकप्रिय बजट है, जिसमें रेलवे पर वित्तीय घाटे के बावजूद न तो किसी प्रकार के यात्री किराए और माल भाड़े की वृद्धि की गई है । नई रेल गाड़ियां, नई रेल लाइने बिछाने की घो-णा की गई है, लेकिन यह भी कठोर सच है कि रेलवे की सेहत दांव पर लग गई है, किसी भी प्रणाली को लंबे समय तक घाटा उठाकर चलाया नहीं जा सकता । इसके दूरगामी परिणाम रेलवे की नई परियोजनाओं को प्रभावित करेंगे । रेल मंत्री जी ने हर तरह की बातें की लेकिन यह नहीं बताया कि रेलवे का राजस्व कैसे बढ़ेगा, रेलवे की गति कैसे बढ़ेगी ? हाई स्पीड रेलवे ट्रेक बनाने की बात रेलवे के व्हाइट पेपर विजन 2020 में तो कही गई, लेकिन आज भी यह एक सपना ही है । रेल मंत्री जी ने दिल्ली-मुम्बई के बीच अगले साल तक 200 से 250 किलोमीटर प्रतिघंटा रफतार की ट्रेन चलाने के लिए कोरिडोर बनाने की योजना बनाई है । एशिया में चीन, जापान, दक्षिण कोरिया और ताइवान समेत कई देशों में हाई स्पीड रेलवे ट्रेक पिछले कई सालों से है, वहां रेल गाड़ियों की रफ्तार 250 किलोमीटर प्रतिघंटा से लेकर 400 किलोमीटर प्रतिघंटा तक है । इन देशों के रेल विकास के मुकाबले में भारत को बहुत काम करना है ।

माननीय रेल मंत्री जी ने इसी वित्त व-र्ा में रतनगढ़-सरदारशहर, श्रीगंगानगर-हनुमानगढ, सीकर-चुरू, खंडों के आमान परिवर्तन की घो-णा की है, इस खंड का शीघ्र ही आमान परिवर्तन किया जाना आवश्यक है । श्रीगंगानगर से जयपुर का रेल मार्ग पिछले दो व-र्ा से बंद है । पिछले रेल बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने नोखा-सीकर, सरदारशहर-हनुमानगढ, भिवानी-लोहारू-पिलानी-चुरू नई रेल लाइन के सर्वे की घो-णा की थी सर्वे का कार्य पूर्ण हो चुका है, इस रेल बजट में इसके निर्माण कार्य 12वीं

* Speech was laid on the Table.

योजना में शुरू करने की धो-ाण की गई है । उक्त तीनों मार्गों पर नई रेल चलाने की मांग व-ों से की जा रही है । ये अत्यंत ही महत्वपूर्ण परियोजनाएं है, काफी लंबा चौड़ा क्षेत्र रेल सुविधाओं से वंचित है । इसके निर्माण का कार्य शीघ्र ही पूरा किया जाए। इसके अतिरिक्त चुरू-तारानगर-नोहर, सूरतगढ-सरदारशहर-तारानगर-सादुलपुर खंड के सर्वे का काम पूरा हो चुका है, लेकिन इस बजट में इसे शामिल नहीं किया गया है। मेरा आग्रह है कि इसे हर स्थिति में इसे शामिल किया जाए । चुरू-तारानगर-नोहर रेल मार्ग से लोगों की बहुत भारी आशाएं थी, लेकिन रेल बजट में इसका उल्लेख नहीं होने के कारण इस क्षेत्र के आम आदमी को निराश करने का काम किया । तत्कालीन रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव ने रेल बजट 2009-2010 में चुरू-तारानगर-नोहर रेल लाइन के सर्वेक्षण की घो-णा की , सर्वे का काम भी पूरा हो गया है लेकिन माननीय रेल मंत्री जी ने पिछले बजट में घोि-त नई रेल परियोजनाओं को ही इस बजट में शामिल किया गया है । विकास एक सतत प्रक्रिया है, सरकार किसी की हो, योजना कोई भी मंत्री या सरकार शुरू करें। वर्तमान मंत्री जी का दायित्व बनता है कि इस विकास की प्रक्रिया को आगे बढाया जाए, लेकिन बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि उक्त लाइन के निर्माण का कार्य नहीं जोड़ा गया है । पिछले बजट में अलवर से सादुलपुर तक रेवाड़ी बाई पास होते हुए नए सर्वेक्षण की घो-णा की थी इस बजट में उसकी चर्चा तक नहीं की गयी है, इसे भी इसी बजट में शामिल किया जाए।

आमान परिवर्तन से पूर्व जोधपुर-दिल्ली जोधपुर मेल को उत्तर रेलवे की सबसे अच्छी गाड़ी होने का गौरव प्राप्त था, लेकिन यह गाड़ी 1993 से बंद है, काफी समय से आमान परिवर्तन का काम पूर्ण हो चुका है । इस बजट में जोधपुर-दिल्ली एक्सप्रेस सप्ताह मे दो दिन, डेगाना, रतनगढ के रास्ते चलाने की घो-णा की है, इस गाड़ी को नियमित चलाया जाना इस क्षेत्र के लिए अत्यंत आवश्यक है, इसे प्रतिदिन चलाया

जाए। बांद्रा ट.-जम्मूतवी एक्सप्रेस मारवाड़-डेगाना-रतनगढ़-जाखल-लुधियाना होते हुए विवेक एक्सप्रेस व हावड़ा-जैसलमेर रायबरेली, रतनगढ, लालगढ के रास्ते साप्ताहिक गाड़ियां चलाने की घो-णा की है, ये गाड़िया इस क्षेत्र के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण है। माननीय रेल मंत्री जी के हम आभारी हैं, लेकिन इन्हें साप्ताहिक ही चलाया गया है, इन गाड़ियों के फेरे बढाए जाए । वर्तमान में चल रही रतनगढ-दिल्ली-काठगोदाम गाडी को नियमित किया जाए । वर्तमान में इस गाड़ी को अस्थायी रूप से रतनगढ तक चलाया जा रहा है । जोधपुर-हिसार पैसेन्जर का ठहराव लोहा, मकड़ीनाथनगर हाल्ट स्टेशनों पर किया जाए । वर्तमान में संचालित रेवाड़ी-डेगाना साधारण गाड़ी का ठहराव कान्धरान हाल्ट स्टेशन पर किया जाए एवं उक्त क्षेत्र के लिए अतिरिक्त सवारी गाड़ियां चलायी जाएं, यहां सवारियों का बहुत भारी दबाव है ।

माननीय रेल मंत्री जी ने रेल संरक्षा और सुरक्षा पर विशे-न ध्यान दिया है । बिना चौकीदार वाले समस्त रेलवे क्रोसिंग को मानव सहित बनाने की घो-णा की है, लेकिन जिन रास्तों पर मानव सहित/मानव रहित समपर नहीं है उन रास्तों का क्या होगा । रेलवे की वर्तमान नीति के अनुसार नई रेल लाइन डालने के 10 व-र्ों तक समपार निर्माण का कार्य रेल विभाग करेगा, इसके पश्चात इस पर होने वाले व्यय का भुगतान राज्य सरकार अथवा अन्य संस्थाएं करेंगी, लेकिन एक मानव सहित समपार पर डेढ करोड़ रूपए के आसपास खर्चा है, राज्य सरकार इसे वहन करने को तैयार नहीं है ।

मेरे संसदीय क्षेत्र में लगभग मात्र 450 किलोमीटर रेल लाइन है । मानव सहित/मानव रहित रेलवे क्रोसिंग चालीस-पैतालीस है, वे भी शहरों के दोनों तरफ, ग्रामीण क्षेत्र में 30-40 किलोमीटर तक एक रेलवे क्रोसिंग नहीं है । ग्रामीणों का एक-दूसरे गावं तक जाना तो दूर की बात है वे अपने खेतों में उट गाड़ा, ट्रैक्टर आदि भी नहीं ले जा सकते । सैकड़ों व-र्ो के रास्ते बंद होने जा रहे है । रेलवे को अपनी नीति

बदलनी चाहिए । रेलवे क्रोसिंग पर होने वाले समस्त व्यय का वहन रेल मंत्रालय को करना होगा, तभी इस समस्या का समाधान हो सकता है । मेरे संसदीय क्षेत्र में काफी ग्रामीण महीनों से रेलवे लाइन के पास इन समपारों की मांग के लिए धरने पर बैठे रहे है । जिला प्रशासन ने भी काफी प्रयास किया मैने भी इस मामले को बार-बार उठाया है लेकिन कोई परिणाम नहीं निकला । ग्रामीण क्षेत्र की यह बहुत बड़ी समस्या है, सरकार को इस समाधान करना चाहिए । मेरी गृह तहसील राजगढ रेलवे सादुलपुर स्टेशन के पूर्व में मानव सहित रेलवे क्रोसिंग सी 142 पर आरओबी निर्माण की अत्यंत आवश्यकता है। यह सादुलपुर-पिलानी जयपुर का व्यस्तम मार्ग है । रेलवे क्रोसिंग बंद होने पर शहर में वाहनों की लंबी लाइनें लग जाती है। अधिकांश समय यह रेलवे क्रोसिंग बंद रहता है इस पर रेलवे उपरी पुल का निर्माण किया जाए ।

सुजानगढ, सरदारशहर, नोहर, भादरा स्टेशनों को आदर्श स्टेशन घोनित किया जाए, नौहर रेलवे स्टेशन पर कंप्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा उपलबध करवाई जाए । सरदारशहर से सिरसा हरियाणा नई रेलवे लाइन का सर्वे करवाया जाए ।

उपरोक्त मांगे व्यापक जनहित से जुडी हुई है । मुझे विश्वास है कि जिस सामाजिक प्रतिबद्धता विश्वस्तरीय रेल सेवा देने का वादा माननीय रेल मंत्री जी ने किया है, उस संदर्भ में इन प्रस्तावों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगी ।

* **SHRI P.C. GADDIGOUDAR (BAGALKOT) :** At the outset, I would like to take this opportunity to congratulate the Hon'ble Minister for not hiking the passenger fares, and the freight rates. On behalf of the people of Karnataka as well as from my constituency i.e. Bagalkot.

I once again congratulate for giving new line Almatti-Kappal andAlmatti-Yadagir in 12th Plan and also allotting Rs.20 crores for Bagalkot-Kudachi new line construction. I am also thankful for giving Chennai-Shiradi Express, Yashavantpur-Ahmedabad Express, Hubli-Bijapur-Sholapur passenger train and Sholapur-Godag intercity extended up to Hubli. I would like to bring to your kind attention some other long standing demands of my constituency which have not been considered in this Budget 2011.

Bagalkot district has huge deposits of natural ores like limestones, dolomite, granite, ironore etc. 12-14 sugar factories, several cement units, granite processing units are located. At Kudagi near Bangalkot a 4000 MW thermal power plant is coming up shortly. This constituency consists of historical places like Badami, Aihole, Pattadakul, Banashankari-temple and Kudalasangam. Bagulkot is also the central place for carrying and the forwarding of major agricultural and Horticutural products like Maize, Bajara, Pomegranate and other fruits. Therefore, I request you to upgrade the goods handling facility at Bagalkot and it has to be made as major train checking points and major wagon repair points with adequate allied infrastructure.

South-Western Railway is New Zone and Cater to needs of Staff and Personnel. I request for establishing Zonal Training Centre at Bagalkote. I also request for health unit is to be located at Bagalkot to cater to the Medical needs of Railway employees working stationed in between Bijapur and Gadag Stations.

The Gadag Sholapur line is now very congested because of frequent movement of goods trains are taking long time to cover short distance also, power plant is coming up at Kudagi and understood lot of goods trains carrying coal will

* Speech was laid on the Table.

move in this area. Hence, work regarding doubling of line is to be taken up on priority.

Bedami Station is gateway to the world heritage sites catering to the travelers from world-wide visiting the historical and archeological and holy places like Badami, Aihole, Pattadakal, Mahakut, Banashankari Temple, Kudalasangam etc. In this regard, present station building is lacking many facilities like retiring room, refreshment room, waiting room etc. I request the Yatri Niwas is to be constructed at Badami for the convenience of the tourists. The Badami Station is to be upgraded to world class level.

As huge number of foreign tourists visits world heritage sites, one more important Railway Station i.e. Hole- Alur station on Bijapur-Gadag line, which facilitate the passengers of around 60 villages around this place. The people of these villages are working at far off places in factories and in defence sector all over India. But people have to go up to Gadag or Bagalkot Stations which are far away for making reservations. Hence P.R.S. facility should be introduced immediately for benefit of the people specially defence personnel.

As this station caters to thousands of passengers daily upgradation of Railway station with computerized reservations facility is the need of hour. And the Mallapur Railway Station is also very important, at present there is no facility for the passengers. Therefore, construction of waiting room, reservation counter and drinking water facilities are required at Mallapur Railway Station.

Considering all the facts, I would request you to consider the long standing demands of my constituency, Bagalkot.

The amount allotted for Bagalkot-Kuduchi New line construction is Rs.20.00 crores. I request you to give another 30 crores in Supplementary Budget.

The people of my constituency are poor people and daily workers travelling to various places for work, business, education etc. they are mostly depending on train services because of convenience and cheap fare. But there are no convenient

passenger trains in the morning for the public. So, I request to introduce following trains for benefit of daily travellers.

(a) Passenger train from Hubli-Bijapur in the morning especially around 7.30 am and back.

(b) There are many piligrims from Bagalkot/Bijapur districts going to Pandarpur for taking the blessing of Lord Pandurang (Vittoba). Hence, one passenger train from Bagalkot to Pandarpur may be started in the morning. There are many business people and also students going towards Coimbature, Tirupati, Cochin and also pilgrims going to Sabarimalai, Guruvayur and Kannyakumari. Hence, one train from Sholapur or Bijapur to Kannyakumari via Bagalkot, Hospet, Bellary, Dharmavaram, Coimbatore may be started.

(c) DURANDO Express to be started Ex Bangalore city via Bellary, Hospet, Gadag, Bangalkot, Bijapur, Sholapur to New Delhi or on an alternative route of Bangalore city, Tumkur, Arsikere, Chickjajur, Rayadurga, Bellary, Hospet, Gadag, Bagalkote, Bijapur, Sholapur to New Delhi.

(d) Hubli-Mumbai via Gadag, Badami, Bagalkot, Bijapur, Sholapur.

(e) Hubli-New Delhi via Gadag, Badami, Bagalkot, Bijapur, Sholapur.

Rerouting of Trains :

1. BASAVA Express running between Yashvanthpur-Bangalokot (No.17307/17308) may be extended upto Hubli.
2. Train No.2429 Rajdhani Express is to routed via Hospet, Gadag, Bagalkote, Bijapur twice a week.
3. At present Train No. 2649 Samparka Kranti Express is running via Hubli for twice a week and via Secunderabad five days a week. Now, I request your

good self to route this train via Gadag-Bagalkote-Bijapur for at least thrice a week.

4. Golden Chariot train is to be extended upto Bijapur since it is an important historical place.
5. Train No.12781 from Mysore to Nizamuddin is to be routed via Gadag, Badami, Bagalkote, Bijapur, Sholapur….once a week.
6. Train Nos.65130 from Hyderabad to Bijapur to be extended upto Bagalkote.
7. Train Nos.51029 from Mumbai to Bijapur via Pune to be extended upto Bagalkot.

Therefore, I urge the Hon'ble Minister for Railways to kindly include the above requests, long standing demands of people of Bagalkot constituency in the Supplementary Budget, 2011.

***श्री प्रेमदास (इटावा):** हमारे लोक सभा क्षेत्र इटावा में दो बड़े स्टेशन पड़ते हैं। एक- इटावा और दूसरा- फफूंद, उत्तर प्रदेश के इन स्टेशनों पर बड़ी संख्या में यात्रियों का आना जाना है। यहां पर बहुत कम रेलगाडियां रूकती हैं। अतः आपसे अनुरोध है कि,

1 कानपुर से दिल्ली शताब्दी ट्रेन आती है, उसे इटावा रोका जाये।

2. जन साधारण एक्सप्रेस को भी इटावा रोका जाये।

3. दिल्ली से हावड़ा जाने वाली गाड़ी को भी रोका जाये।

4. फफूंद स्टेशन पर जोधपुर-हावड़ा को रोका जाये।

5. कालका एक्सप्रेस गाड़ी को रोका जाये और हर एक्सप्रेस गाड़ियों में दो-दो डिब्बे अलग से लगाये जायें। इटावा स्टेशन पर बाबा सैयद से पचावली चौराहा पर एक पैदल पुल बनाने की कार्रवाई की जाये।

* Speech was laid on the Table

*श्री ह-र्वधन (महाराजगंज, उ.प्र.): इस व-र्न माननीय मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट में यात्री किराए की वृद्धि न कर जहां आम आदमी को राहत दी गई है वही माल भाड़े में बढ़ोतरी न होने से महंगाई पर भी अंकुश रखने का सराहनीय प्रयास हुआ है।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान 2-3 बिंदुओं की तरफ अवश्य दिलाना चाहूंगा। पिछले एक दशक से भी अधिक समय से उत्तर प्रदेश और विशे-कर पूर्वी उत्तर प्रदेश नयी रेल लाइन निर्माण के मामले में बुरी तरह उपेक्षित हुआ है। पिछले लगभग 12-13 व-र्न के काल में नयी रेल लाइन निर्माण के मद में खर्च होने वाले धन के सापेक्ष उत्तर प्रदेश एवं पूर्वी उत्तर प्रदेश का अंश अत्यंत नगण्य रहा है। यह समझ से परे है कि बौद्ध पर्यटकों के लिए बुद्ध के जन्म स्थल कपिलवस्तु एवं निर्वाण स्थल कुशीनगर सहित उनके प्रथम दीक्षा के उद्बोधन स्थान तक इसी पूर्वी उत्तर प्रदेश में है परंतु इन स्थलों को रेल पथ पर लाकर विकसित करने और तदनुसार पर्यटन को बढ़ावा देने हेतु कोई योजनाबद्ध प्रयास आजादी के बाद आज तक नहीं हुआ है।

मेरी यह निश्चित समझ है कि योजनाबद्ध तरीके से इन महत्वपूर्ण बौद्ध पर्यटक स्थलों को रेल मार्ग से जोड़ कर रेलवे न केवल अपनी आय में वृद्धि करती वरन् दक्षिण पूर्व एशिया के अरबों बौद्ध धर्मावलंबियों को उनके तीर्थस्थल सदृश्य इन स्थानों पर पर्यटन सुविधा मुहैया कराकर देश में पर्यटन के विकास को बढ़ावा देती जिससे संबंधित क्षेत्र के विकास को भी गति मिलती।

माननीय मंत्री जी, मैं यह जरूर जानना चाहूंगा कि रेलवे बोर्ड द्वारा प्रति व-र्न रेल बजट में नयी रेल लाइन निर्माण हेतु परियोजनाओं को सम्मिलित किए जाने का क्या आधार है, क्या मानदण्ड है? मेरी जहां तक जानकारी है 14 फीसदी रेट आफ रिटर्न के आधार पर शायद ही किसी नयी रेल लाइन परियोजना को पिछले दो दशकों में रेल

* Speech was laid on the Table.

बजट में सम्मिलित किया गया होगा। नयी रेल लाइन निर्माण से संबंधित क्षेत्र के आर्थिक, सामाजिक एवं कृ-ि आदि क्षेत्र में होने वाले विकास को भी दृ-टि में रखकर परियोजनाओं को स्वीकृत किया जाता रहा है। यही कारण है कि 7.76 प्रतशत वाली ऋणात्मक रेट आफ रिटर्न वाली योजनाओं को भी नयी रेल लाइन निर्माण में जोड़ा गया होगा।

मैंने प्रधानमंत्री, रेल मंत्री, अध्यक्ष रेलवे बोर्ड, योजना आयोग से घुघली से महाराजगंज होकर आनन्दनगर तक रेल लाइन निर्माण हेतु पत्राचार संसद सदस्य बनने के बाद किया है। इस व-र् संबंधित रेल लाइन को सर्वे के लिए दी गई सूची में माननीय मंत्री जी द्वारा सम्मिलित किया गया है। पूर्व में पत्रों द्वारा और अब पुनः माननीय मंत्री जी को बताना चाहूंगा कि उक्त रेलवे लाइन का सर्वे 1998 में हो चुका है जिसके संबंध में पूर्वोत्तर रेलवे द्वारा जो पत्र रेलवे बोर्ड को भेजा गया था।

उसकी सिफारिश में इस रेल मार्ग का रेट आफ रिटर्न 3.77 प्रतिशत बताने के चार तथ्य इस रेल लाइन के निमित्त बनाए गए हैं। उसकी सिफारिश में स्प-ट होता है प्रथम, उक्त परियोजना स्वयं रेलवे के हित मे हैं क्योंकि यह मुजफ्फरपुर से गोण्डा के मध्य एक अतिरिक्त रेल मार्ग का सृजन करती है। द्वितीय, संबंधित रेल मार्ग महाराजगंज जनपद के मुख्यालय को मण्डलीय मुख्यालय से जोड़ देना है। तृतीय, संबंधित क्षेत्र में उद्योग विशे-कर कृ-ि आधारित उद्योगों को विकसित करेगा तथा चतुर्थ नेपाल से सटे विकास की दृ-टि से पिछड़े क्षेत्र को विकास का अवसर प्रदान करेगा।

मैं मननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्-ित करना चाहूंगा कि मेरी निश्चित जानकारी के अनुसार जिस तरह की सिफारिश घुघली-महाराजगंज-आनन्द नगर के रेल लाइन के लिए संबंधित रेलवे जोन द्वारा की गई है, वैसी सिफारिश पिछले 15 व-ाç में जिन नयी रेल लाइन परियोजनाओं को प्रारंभ किया गया है उनमें से किसी के लिए

नहीं की गई है। साथ ही दिनांक 27.4.2010 को मेरे एक अतारांकित प्रश्न सं. 4468 के उत्तर में यह बताया गया है कि 2000-01 से 2009-10 के मध्य नयी रेल लाइन निर्माण के 62 परियोजनाओं में से मात्र 13 का रेट आफ रिटर्न 4 फीसदी से अधिक है जबकि इस रेल लाइन का रेट आफ रिटर्न 1998 में 3.77 प्रतिशत था जो आज निश्चय ही बढ़ कर 4 प्रतिशत से अधिक होगा।

मैं माननीय मंत्री जी को अवगत कराना चाहूंगा कि उ.प्र. और नेपाल की सीमा पर स्थित जनपदों में महाराजगंज ही एक ऐसा अभागा जनपद है जो रेल लाइन से नहीं जुड़ा है। सामरिक तथा देश की सुरक्षा के हित में यह आवश्यक है कि जनपद महाराजगंज को भी रेल लाइन से जोड़ा जाए।

सत्तारूढ़ दल का सदस्य होने के नाते मेरी अपनी सीमाएं हैं परंतु जिस क्षेत्र ने मुझे चुन कर माननीय सदन तक भेजा है वहां की जनता के प्रति भी मेरी जवाबदेही और उत्तरदायित्व है। अपने क्षेत्र के मतदाताओं को मुझे बताना होगा कि किन परिस्थितियों के चलते उक्त रेल मार्ग को नयी रेल लाइन निर्माण की सूची में सम्मिलित नहीं किया गया। ऐसी देशा में मेरी आपसे करबद्ध प्रार्थना है कि क्षेत्रीय असमानता को दूर करने के लिए और पिछले एक दशक से अधिक समय तक नयी रेल लाइन निर्माण हेतु कुल बजट का 0.5 प्रतिशत भी नहीं पाने वाले लगभग 6.5 करोड़ की आबादी वाले पूर्वी उत्तर प्रदेश की इस महत्वपूर्ण योजना को नयी रेल लाइन निर्माण की सूची में अविलम्ब सम्मिलित करने की घो-णा आप अपने उत्तर में करें। मैं आपको यह भी याद दिलाना चाहूंगा कि उक्त सूची में ऋणात्मक एवं 1 प्रतिशत घनात्मक परियोजनाओं को सम्मिलित कर घुघली-महाराजगंज-आनन्दनगर रेल मार्ग को उसके बाहर रखना मेरे क्षेत्र के साथ अन्याय है।

इसके साथ ही पूर्वोत्तर रेलवे अंतर्गत पिछले कई व-र्ों से गोण्डा-आनन्दनगर के मध्य चल रहे आमान परिवर्तन के कार्य को शीघ्र पूरा कराया जाना अत्यंत आवश्यक है। इस आमान परिवर्तन पर धन का जो प्रावधान किया गया है वह अत्यंत कम है। मेरी मंत्री जी से गुजारिश है कि इस धन आवंटन को तत्काल बढ़ाया जाए ताकि नेपाल से सटे पूर्वी उत्तर प्रदेश के गोण्डा, बलरामपुर, श्रावस्ती, सिद्धार्थनगर एवं महाराजगंज को जोड़ने वाला यह रेल मार्ग जल्दी पूरा हो सके।

माननीय मंत्री जी आप भ्र-टाचार के विरूद्ध सदैव संघर्-रत रहती है। यह विडंबना है कि आपका अधीनस्थ विभाग का पूर्वोत्तर रेलवे भ्र-टाचार में आकंठ डूबा हुआ है। मैं उदाहरणस्वरूप कुछ मामले बताना चाहूंगा। पूर्वोत्तर रेलवे में व-र् 2006-07 एवं 2007-08 में महाप्रबंधक द्वारा समूह घ में की गई नियुक्तियों के संबंध में मेरे द्वारा मांगी गई जानकारी के क्रम में पूर्वोत्तर रेलवे के मुख्य सूचना अधिकारी द्वारा मुझे बताया गया कि महाप्रबंधक द्वारा इस श्रेणी में कोई नियुक्ति नहीं की गई है। पूर्वोत्तर रेलवे के संबंधित अपीलीय अधिकारी ने भी मेरी अपील के क्रम में मुख्य जनसूचना अधिकारी की बात की ही पुन्टि की है। इसी बीच पूर्वोत्तर रेलवे के मुख्य चिकित्सा अधिकारी द्वारा मेरी मांगी गई सूचना के क्रम में यह बताया गया कि व-र् 2006-07 एवं 2007-08 में पूर्वोत्तर रेलवे के विभिन्न डिवीजनों में 1644 व्यक्तियों की नियुक्ति हेतु स्वास्थ्य परीक्षण कराया गया।

पूर्वोत्तर रेलवे के सूचना का अधिकार अधिनियम के अपीलीय अधिकारी द्वारा दिए गए जवाब के संबंध में केन्द्रीय सूचना आयुक्त के यहां मेरी अपील के क्रम में मुझे पूर्वोत्तर रेलवे द्वारा ही सूचित किया गया कि उक्त अवधि में महाप्रबंधक द्वारा 151 लोगों को समूह घ में भर्ती किया गया।

इस संबंध में मैंने आपको अनेकों पत्र लिखे। अभी लगभग 10 दिन पूर्व मुझे राज्य मंत्री श्री मुनियप्पा का जो जवाबी पत्र अगस्त एवं नवंबर 2009 के पत्रों के संबंध में लगभग डेढ़ व-र् बाद मिला, उसमें गलत सूचना देने वाले अधिकारियों के संबंध में एक शब्द का भी उल्लेख नहीं किया गया और बाकी जो सूचना दी भी गई वह मैं अत्यंत विनम्रता के साथ कहना चाहूंगा कि सत्य से परे है। मैंने इस संबंध में माननीय राज्य मंत्री को एक पत्र लिखा है और मैं सुनिश्चित हूं कि उसका जवाब सत्य को उजागर कर देगा।

माननीय मंत्री जी, आप निश्चय ही अवगत होंगी कि आज बेरोजगार आदमी नौकरी के लिए किस सीमा तक जाने को तैयार है। बेरोजगार व्यक्ति की यह मजबूरी ही उसे धन दे कर नौकरी पाने के लिए विवश करती है। मैं ज्यादा कुछ न कह कर आपसे यह आग्रह करता हूं कि बिना एचओडी की मांग के किन परिस्थितियों में महाप्रबंधक महोदय ने व-र् 2006-07 एवं 2007-08 में बड़ी संख्या में नियुक्तियां की और यदि इसमें सब सही ही था तो मुझे गलत जानकारी देकर गुमराह क्यों किया गया?

पूर्वोत्तर रेलवे में लखनऊ गोरखपुर मार्ग पर घाघरा नदी पर एलगिन पुल है। इस पुल पर लोहे के स्लीपर व-र् 2004-05 अथवा 2005-06 में बदले गए अमूमन लोहे के इन स्लीपरों की आयु 20-25 व-र् होती है परंतु 5-6 व-र् की अवधि में ही इन स्लीपरों का पुल बदलना पड़ा जिस पर सार्वजनिक धन का करोड़ों रूपया व्यय हुआ। मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष को जून, 2010 में इस संबंध में मिलकर मेरे दिए गए एक पत्र का उत्तर मुझे आज तक नहीं मिला। यह कृत्य भ्र-टाचार पर पर्दा डालने वाला है और मैं इसकी घोर निंदा करते हुए अपेक्षा करता हूँ कि संबंधित प्रकरण की गहन जांच कराकर दोनियों को दंडित किया जाए।

वास्तव में पूर्वोत्तर रेलवे में माफियाओं द्वारा अपने प्रभाव का इस्तेमाल कर ठेका लेकर उसे सबलेट करने की परंपरा लंबे समय से चल रही है। यही कारण है कि एलगिन पुल पर लोहे का स्लीपर 25 व-र् की बजाए 5 व-र् में ही बदल दिया जाता है और डोमिनगढ़ स्टेशन निर्माण के तत्काल बाद ही धराशाही हो जाता है। अफसोस इस बात का है कि भ्र-टाचारियों एवं दोनियों को बचाने में रेल तंत्र सक्रिय हो जाता है।

मेरी आपसे मांग है कि आप एक विजिलेंस टीम का गठन कर इस बात की जानकारी करें कि वह कौन से ठेकेदार अथवा फर्में हैं जो ठेका लेकर उसे सबलेट करती हैं? ऐसे ठेकों की गुणवत्ता की जांच कराई जाए ओर इस परंपरा पर रोक लगाते हुए संबंधित ठेकेदारों एवं फर्मों को काली सूची में डाला जाए।

मैं यात्री सुविधाओं के संबंध में यही कहना चाहूंगा कि रेलवे के खान-पान की स्थिति अत्यंत सोचनीय है। पैन्ट्री कार से यात्रियों को दिए जाने वाला भोजन मानक के मुकाबले कम मात्रा में होता है, रेल द्वारा स्वीकृत पानी के ब्रांड के अतिरिक्त अन्य ब्रांडों का पानी साधारण यात्रियों को उपलब्ध कराया जाता है तथा स्वच्छता का अभाव रहता है।

आमान परिवर्तन के पश्चात प्लेटफार्मों को ऊँचा न किए जाने के कारण यात्रियों और विशे-कर महिला यात्रियों को चढ़ने-उतरने में अत्यधिक असुविधा का सामना करना पड़ता है।

देश के अनेक रेलवे स्टेशनों के नाम आज भी अंग्रेज शासकों के नाम पर है। मेरी समझ है कि स्वतंत्रता के 63 व-र् के पश्चात् भी अंग्रेज शासकों के नाम पर रेलवे स्टेशनों का नाम रा-ट्रीय स्वाभिमान के सर्वथा विपरीत होने के साथ ही गुलामी की मानसिकता का परिचायक भी है।

मैंने इस संबंध में पूर्व में रेलवे बोर्ड से पत्राचार किया तो मुझे उत्तर मिला कि रेल स्टेशनों का नाम परिवर्तन गृह मंत्रालय के अधिकार क्षेत्र में हैं। इसी को दृ-टिगत रखते हुए मैंने लोक सभा में 18.8.2010 को नियम 377 के माध्यम से इस वि-नय को उठाया था। इस संबंध में गृह राज्य मंत्री द्वारा मुझे दिनांक 16 सितंबर 10 को भेजे गए उत्तर से यह स्प-ट हो जाता है कि रेलवे स्टेशनों के नाम परिवर्तन हेतु रेल मंत्रालय संबंधित राज्य सरकारों से इस संबंध में रिक्मडेशन प्राप्त कर उसे अग्रेतर कार्यवाही हेतु गृह मंत्रालय को प्रेि-त करे।

इन तथ्यों के परिप्रेक्ष्य में मेरा आपसे आग्रह है कि अंग्रेज शासकों के नाम पर चले आ रहे रेलवे स्टेशनों का विवरण सभी संसद सदस्यों एवं रेल के विभिन्न जोनों के महाप्रबंधकों से तत्काल प्राप्त कर संबंधित राज्य सरकारों से इन रेल स्टेशनों के नाम परिवर्तन की सिफारिश हेतु पत्राचार करने हेतु आप निर्देश जारी करने की कृपा करें।

इस संबंध में पूर्वोत्तर रेलवे के अंतर्गत मेरे संसदीय क्षेत्र महाराजगंज (उ.प्र.) में पीपीगंज कम्पियरगंज एवं बृजमन गंज रेल स्टेशनों के नाम जो क्रमशः Mr Peppe, Mr Campier एवं Mr. Bridgeman के नाम पर हैं, का नाम परिवर्तन कर क्रमशः अण्डमान निकोबार की जेल में सजा काटे स्वतंत्रता सेनानी स्व. श्री द्वारिका पाण्डेय, उ.प्र. के पूर्व मुख्यमंत्री स्व. श्री वीर बहादुर सिंह एवं स्वतंत्रता सेनानी तथा संविधान सभा में डा. अम्बेडकर द्वारा समापन भा-ण में नाम लेकर धन्यवाद ज्ञापित पांच संविधान सभा सदस्यों में से एक स्व. श्री शिब्बन लाल सक्सेना के नाम पर इन स्टेशनों का नामकरण किए जाने हेतु मेरा प्रस्ताव है।

मुझे विश्वास है कि आपके समान ऊर्जावान एवं परिवर्तन हेतु सतत संघ-र्रत व्यक्तित्व ही अंग्रेज शासकों के नाम पर आज भी गुलामी के प्रतीक इन रेल स्टेशनों के

नाम परिवर्तन हेतु प्रभावी कार्यवाही कर इस अत्यंत लज्जास्पद प्रकरण को समाप्त कर सकता है।

अंत में माननीय रेल मंत्री से मेरी गुजारिश है कि घुघली-महाराजगंज-आनन्दनगर को नयी रेललाइन निर्माण की सूची में सम्मिलित करते हुए गोण्डा-आनन्दनगर आमान परिवर्तन हेतु आवंटित धन को बढ़ाने के साथ ही रेल यात्रियों की सुविधा पर दृ-टिपात करते हुए रेल में व्याप्त भ्र-टाचार पर भी प्रभावी अंकुश लगाने की कृपा करें ताकि देश की यह सबसे बड़ी संस्था और भी प्रभावी होकर देश की करोड़ों लोगों की सेवा में अग्रसर हो सके।

***श्री गोरखनाथ पाण्डेय (भदोही):** रेल बजट वर्ष 2011-12 पर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान उत्तर प्रदेश पूर्वांचल जो देश की जनसंख्या की दृष्टि से सबसे बड़ा राज्य है, ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने जहां बहुत सारी घोषणाएं की हैं, वहीं उत्तर प्रदेश के साथ अनदेखी की है। हम पूर्वांचल, भदोही लोकसभा क्षेत्र से आते हैं। भदोही तथा आस-पास के जिले मिर्जापुर, वाराणसी, जौनपुर, इलाहाबाद, कौशाम्बी तथा सोनभद्र से भदोही तथा भदोही से दिल्ली तथा देश के अन्य प्रांतों से विशेष आना-जाना रहता है। भदोही जनपद का मुख्यालय ज्ञानपुर रोड स्टेशन पर शिवगंगा एक्सप्रेस रोकने के लिए कई बार मांग उठाई गई। आपके मौखिक आश्वासन के बाद आज तक, शिवगंगा एक्सप्रेस ज्ञानपुर रोड़ स्टेशन पर आते-जाते समय दो मिनट का ठहराव आवश्यक है, लेकिन कोई कार्यवाही नहीं हुई। कृपया इस बारे में मंत्रालय को निर्देशित करने की कृपा करें। इसके साथ-साथ भदोही नगर के मध्य रेलवे ट्रैक पर ओवर-ब्रिज राज्य सरकार से प्रस्तावित है, कृपया स्वीकृति प्रदान करें। ज्ञानपुर रोड भदोही, डंडिया, माधोसिंह स्टेशन का पुनर्निर्माण व सुधार की आवश्यकता है।

पूर्व में कई बार इलाहाबाद से वाराणसी उत्तर प्रदेश रेलवे लाइन को दोहरीकरण की मांग होती रही है। कृपया वाराणसी इलाहाबाद रेलवे लाइन के दोहरीकरण करने की कृपा करें। मानव रहित रेलवे क्रासिंग पर फाटक लगाकर होने वाली दुर्घटनाओं को रोकने की कार्यवाही की जाए। उत्तर प्रदेश से इलाहाबाद व वाराणसी से कुछ विशेष ट्रेन सीज़न के समय मुम्बई, कोलकाता तथा अन्य शहरों में चलाने की व्यवस्था प्रदान करें।

ट्रेनों में सफाई पर विशेष ध्यान देने की जरूरत है। कभी-कभी शौचालय में पानी नहीं होता। ट्रेनों में चूहे, काकरोच, दिखाई पड़ते हैं। खान-पान की व्यवस्था में सुधार की आवश्यकता है। गिरते हुए स्तर को ठीक करने के लिए तत्काल कार्यवाही की आवश्यकता है। ट्रेनें समय पर चलें, उनमें सुरक्षा की समस्या, लूट हत्या, बलात्कार की कार्यवाही रोकने हेतु कठोर कार्यवाही करने की नीति बनाई जाए। रेल देश की जीवन रेखा है। जनता से जुड़ा विभाग है। जन-सामान्य की समस्या, रिजर्वेशन की समस्या तथा बढ़ते हुए अपराधों को रोकने की तत्काल कार्यवाही की आवश्यकता है। पूर्वांचल उत्तर प्रदेश देश की सबसे घनी आबादी वाले प्रदेशों में सबसे घनी आबादी वाला क्षेत्र है। वहां से विभिन्न प्रदेशों में जाने हेतु इलाहाबाद तथा वाराणसी से गाड़ियां बढ़ाने की मांग करता हूं। गरीबों को विशेष सुविधा की कोई योजना नहीं बनाई गई है। इस तरफ ध्यान देने की जरूरत है।

---

* Speech was laid on the Table

भारत गांवों का देश है। भदोही तथा आस-पास के जनपदों से निर्यात किया जाता है। आपसे अनुरोध है कि निम्नलिखित मांगों पर विचार कर कार्यवाही करने की कृपा करें।

1. इलाहाबाद वाराणसी जाने वाली रेलवे लाइन का दोहरीकरण किया जाए।

2. भदोही नगर में प्रस्तावित ओवर ब्रिज राज्य सरकार से स्वीकृत है, इस पर तत्काल कार्यवाही की जाए।

3. शिवगंगा एक्सप्रेस वाराणसी से नई दिल्ली भदोही के मुख्यालय ज्ञानपुर रोड स्टेशन पर अप-डाउन दो मिनट रोकने की व्यवस्था करें।

4. मानव रहित रेलवे क्रासिंग पर फाटक लगवाकर दुर्घटना रोकने की व्यवस्था की जाए।

5. हंडिया स्टेशन पर दिल्ली, मुम्बई, कोलकाता जाने वाली ट्रेनों को रोकने की व्यवस्था की जाए।

*प्रो. रामशंकर (आगरा): आगरा शहर एक ऐतिहासिक एवं पर्यटक केंद्र के दृ्टि में अत्यंत महत्वपूर्ण है किंतु नए रेल बजट में आगरा को कोई खास महत्व नहीं दिया गया है। आगरा से दिल्ली के लिए प्रातःकाल में कोई ट्रेन नहीं है । जिससे आगरा की जनता के साथ-साथ देशी-विदेशी पर्यटक आराम से दिल्ली आ सके । हमारी मांग है कि आगरा से दिल्ली के लिए प्रातःकाल में कोई सुपरफास्ट नयी ट्रेन चलायी जाए जो सांय को दिल्ली से चल कर आगरा पहुंच सके या शताब्दी अथवा ताज में से कोई भी एक ट्रेन प्रातः आगरा से दिल्ली के लिए चलायी जाए ।

आगरा छावनी से इटावा नयी रेलवे लाइन जो 10 साल पूर्व में स्वीकृत हो चुकी है उसका कार्य भी लगभग 70 प्रतिशत पूरा हो गया है, किंतु अभी तक आगरा इटावा रेलवे लाइन प्रारंभ नहीं हुई है । हमारी मांग है कि शीघ्र ही इस लाइन को प्रारंभ किया जाए।

आगरा में दुनिया एवं देश भर से देशी-विदेशी पर्यटक आते हैं किंतु कई सुपरफास्ट ट्रेन एवं राजधानी गाड़ी आगरा न रूकने से काफी समस्या का सामना पर्यटकों को करना पडता है । हमारी मांग है कि आगरा में सुपरफास्ट एवं राजधानी ट्रेन रोकी जाए । लखनऊ-दिल्ली से शताब्दी का ठहराव टूंडला जंक्शन पर हो, जिससे पर्यटक एवं जनता आगरा आ सके ।

नयी शताब्दी ट्रेन जो जयपुर से आगरा चलाई गई है, हमारी मांग है कि यह आगरा से प्रातः चलाई जाए जो शाम को जयपुर से आगरा वापिस हो सके ।

आगरा में 6 डिब्बों की लोकल ट्रेन चलाने की मांग पर्यटकों सहित आगरा की जनता काफी लंबे समय से कर रही है । जिससे पर्यटक शहर के विश्व धरोहर के रूप में लाल किला, ताजमहल सिकन्दरा, एतमादौला सहित अन्य स्मारक देख सके।

---

* Speech was laid on the Table.

पूर्व में आगरा से बरेली के लिए काठगोदाम सहित दो रेल गाड़ियां चलती थी, किंतु आज एक भी रेल गाड़ी आगरा - बरेली के मध्य न चलने के कारण व्यापारियों एवं पर्यटकों सहित आम जनता को भारी समस्या का सामना करना पडता है । हमारी मांग है कि आगरा-बरेली के मध्य कोई नियमित ट्रेन अवश्य चलाई जाए ।

टूंडला-जलेसर, एटा, पैंसेजर प्रातः 6 बजे टूंडला से चलकर एटा जाती है, जिसके कारण ट्रेन खाली जाती है । हमारी मांग है कि टूंडला जंक्शन से जो पैंसेजर ट्रेन एटा जाती है वही पैंसेजर आगरा से चलाई जाए, जिससे पर्यटक एवं आगरा की जनता विश्व प्रसिद्ध पटना, पक्षी विहार का भ्रमण कर सकें और समय से वापस एटा पहुंच सके ।

आगरा से कोलकोता जाने वाले पर्यटक एवं आम जनता को टूंडला जंक्शन पर कोई राजधानी गाडी न रूकने से भरी समस्या का सामना करना पडता है । हमारी मांग है कि कोलकाता जाने वाली राजधानी गाडी का टूंडला जंक्शन पर ठहराव हो जिससे आगरा के लोग एवं पर्यटक कोलकाता जा सके ।

*श्री कमलेश पासवान (बांसगांव): यह गर्व की बात है कि पूरी दुनिया में भारतीय रेल ने अपना परचम लहराया है। नित नई-नई ऊचाइयों को स्पर्श करते हुए रेल व्यवस्था को सुदृढ़ किया जा रहा है। अभी विगत 25 फरवरी को माननीया रेल मंत्री जी द्वारा रेल बजट पेश किया गया है, जिसमें उत्तर प्रदेश की घोर उपेक्षा की गई है । उत्तर प्रदेश में विशे-ा रूप से पूर्वी उत्तर प्रदेश एक पिछड़ा क्षेत्र है । जहां अवस्थापनात्मक विकास (इन्फ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट) अत्यंत ही आवश्यक है । विकास वास्तव में रेलमार्गों एवं सड़क मार्गों द्वारा ग्रामीण क्षेत्रों तक पहुंचता है। मेरा तो स्प-ट मानना है कि ये परिवहन के साधन शरीर के धमनियों की तरह कार्य करते है, तो फिर पूर्वी उत्तर प्रदेश को विकास से वंचित करने की ऐसी साजिश क्यों की जा रही है ?

ज्ञातव्य है कि मेरा संसदीय क्षेत्र बांसगांव पूर्वोत्तर रेलवे के मुख्यालय गोरखपुर से संलग्न है। रेलवे की दृ-टि से काफी उपेक्षित इस क्षेत्र में महत्वपूर्ण रेल लाइन सहजवां - दोहरीघाट के निर्माण हेतु सर्वे कार्य जो सन 1992 में ही पूर्ण हो चुका है और जिसकी न्यूनतम लागत मात्र 66 करोड़ 95 लाख रूपए है, को अबतक वित्तीय स्वीकृति नहीं प्राप्त हो सकी है । यह पूर्वांचल की एक महत्वपूर्ण रेल परियोजना है, जिसके पूर्ण होने से प्रमुख बौद्ध स्थलों सारनाथ, कुशीनगर एवं कपिलवस्तु को आपस में जोड़ने से आम जन को भी काफी राहत मिलेगी। मेरी मांग है कि इस रेल परियोजना को पूर्ण कराया जाए।

वहीं एक दूसरी अति महत्वपूर्ण रेल परियोजना पूर्वी उत्तर प्रदेश की बरहज बाजार से फैजाबाद वाया दोहरीघाट नई रेल लाइन की है, जिसका सर्वे कार्य सन 2005 में पूरा हो चुका है, जिसकी न्यूनतम लागत 781 करोड़ 78 लाख रूपए मात्र है, जिसको अबतक वित्तीय स्वीकृति नहीं प्राप्त हो सकी है, किंतु यह दुर्भाग्य ही कहा जाएगा कि

* Speech was laid on the Table.

पूर्वी उत्तर प्रदेश के महत्वपूर्ण रेल परियोजना के निर्माण से जहां असम, पश्चिम बंगाल, बिहार एवं दिल्ली को जोड़ने वाली यह परियोजना मात्र 194 किलोमीटर की है जिसके बनने से दिल्ली जाने की दूरी सबसे कम हो जाएगी और रेलवे के अन्य मार्गों पर दबाव भी काफी कम जो जाएगा ।

देश के इतनी महत्वपूर्ण रेल परियोजना की माननीया रेलमंत्री ने उपेक्षा की है। माननीया को सिर्फ पश्चिम बंगाल और उत्तर प्रदेश में केवल रायबरेली व अमेठी ही महत्वपूर्ण लगा है।

मैं पुनः सदन के माध्यम से आग्रह करना चाहूंगा कि उपरोक्त रेल परियोजनाओं को वित्तीय स्वीकृति देने के साथ ही साथ पूर्वी उत्तर प्रदेश के स्वतंत्रता संग्राम आंदोलन में चर्चित शहीद नगरी चौरीचौरा के रेलवे स्टेशन को मॉडल रेलवे स्टेशन का रूप दिया जाए। साथ ही चौरीचौरा रेलवे स्टेशन के पश्चिमी गेट संख्या 147/बी पर आटोमैटिक गेट लॉक सिस्टम लगाया जाए ।

रेलमंत्री जी ने पूर्वी उत्तर प्रदेश की घोर उपेक्षा करते हुए गोरखपुर रेलवे स्टेशन से नई दिल्ली एवं हावड़ा के लिए न तो शताब्दी एक्सप्रेस और न ही दूरन्तों एक्सप्रेस के संचालन की व्यवस्था की है । अनेक पेसेन्जर ट्रेनों की दूरियां बढ़ायी गयी है, परंतु पूर्वी उत्तर प्रदेश के किसी भी ट्रेन की दूरी नहीं बढ़ायी गयी। हमारे क्षेत्र के बहरज बाजार-भटनी रेलखंड पर चलने वाली यात्री गाड़ियां घाटे में चलती है, जिसका प्रमुख कारण है इन गाड़ियों की दूरी कम होना। रेलवे इस रेलखंड को अलाभकारी रेलखंड को लाभकारी बनाने के लिए बहरज बाजार रेलवे स्टेशन से हावड़ा एवं मुम्बई तक एक्सप्रेस ट्रेनों का संचालन किया जाए तथा बरहज बाजार रेलवे स्टेशन को एफ श्रेणी से परिवर्तित करके डी श्रेणी में किया जाए ।

राजस्व एवं जनहित को ध्यान में रखते हुए ट्रेन संख्या 445 एवं 464 को बरहज बाजार से वाराणसी तक दूरी बढ़ायी जाए तथा ट्रेन संख्या 422 को छपरा तक एवं ट्रेन संख्या 424 को गोरखपुर तक दूरी बढायी जाए तथा पुनः इन मार्गों की ट्रेनों को वापस बरहज बाजार तक चलाया जाए । साथ ही इस रेलखंड पर चलने वाली ट्रेनों में जनहित को देखते हुए पार्सल यान सुविधा शुरू की जाए ।

बरहज बाजार रेलवे स्टेशन पर यात्री आरक्षण केंद्र (पीआरएस) स्वीकृति हुए लगभग 6 माह हो गए लेकिन अब तक उसकी स्थापना नहीं गयी है। रेलखंड को लाभकारी बनाने हेतु यह कदम भी अति आवश्यक है। बरहज स्टेशन पर रेलवे पूछताछ वायरलेस सिस्टम को पुनः शुरू किया जाए।

बरहज बाजार बिट्रिश शासन में स्थापित मालगोदाम सन 1992 से बंद कर दिया गया है जिसका पुनर्निर्माण किया जाए तथा रैक प्वाइंट का निर्माण कराया जाए जिससे व्यापारियों के हित के साथ-साथ रेलवे का भी लाभ हो। साथ ही बरहज बाजार रेलवे स्टेशन से मुख्य मार्ग तक रेलवे की जर्जर सड़क का निर्माण कराया जाए तथा सड़क के किनारे खराब पड़े प्रकाश बिन्दुओं को ठीक कराया जाए ।

सिसई गुलाबराय, सतराव, देवरहवा बाबा हाल्ट एवं बरहज बाजार रेलवे स्टेशनों पर जर्जर प्लेटफार्म, टीनशेड, टूटी कुर्सियां, विद्युत/सोलर लैम्प व्यवस्था, टूटे शौचालय, मूत्रालय एवं यात्री विश्रामलय एवं पेयजल की व्यवस्था की जाए । इस संबंध में मैंने रेलमंत्री जी एवं रेलवे के अधिकारियों को अनेकों बार अवगत कराया। परंतु अब तक कोई कार्रवाई नहीं हुई ।

अहिल्यापुर रेलवे स्टेशन पर इंटरसिटी एक्सप्रेस का पूर्व की भांति ठहराव किया जाए तथा लंबी दूरी के लिए अनारक्षित टिकट की व्यवस्था कराया जाए एवं रेलवे

स्टेशन पर स्वीकृत क्रासिंग रेल लाइन का निर्माण अब तक नहीं हुआ है । जिसे पूर्ण कराया जाए ।

सलेमपुर जंक्शन पर गोदान एक्सप्रेस तथा दुर्ग एक्सप्रेस का ठहराव, देवरिया स्टेशन पर गरीब रथ एक्सप्रेस एवं सप्तक्रांति एक्सप्रेस का ठहराव एवं चौरीचौरा स्टेशन पर काशी एक्सप्रेस, गोदान एक्सप्रेस एवं पूर्वांचल एक्सप्रेस का ठहराव जनहित को देखते हुए किया जाए ।

अतः आपसे मेरा साग्रह अनुरोध है कि इन महत्वपूर्ण परियोजनाओं को जनहित को देखते हुए अतिशीघ्र ही पूर्ण कराया जाए ।

***श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ)** : बहुत दिनों के बाद मेरठ की प्यासी जनता को रेल मंत्रालय की ममता की एक घूंट प्राप्त हुई है, 'राज्यरानी एक्सप्रेस' योजना के अंतर्गत मेरठ-लखनऊ इन्टरसिटी प्रारम्भ करने की घो-णा माननीया रेल मंत्री जी ने की है, मैं क्षेत्र की जनता की ओर से मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ तथा आशा करता हूँ कि यह रेलगाड़ी शीघ्र ही पटरियों पर दौड़ने लगेगी।

रा-ट्रीय राजधानी क्षेत्र की सीमा में मेरठ उत्तर प्रदेश का सर्वाधिक महत्वपूर्ण नगर है तथा पश्चिम उत्तर प्रदेश की आर्थिक गतिविधियों का केन्द्र है। देश के सर्वाधिक आयकरप्रदाता दस महानगरों में मेरठ एक है परंतु बुनियादी ढांचे की दृ-टि से मेरठ रेल मंत्रालय द्वारा लम्बे समय से उपेक्षा का दंश झेल रहा है। सम्पूर्ण पश्चिमी उत्तर प्रदेश के समग्र विकास के लिए मेरठ को मुख्य रेलमार्गों से प्रभावी ढंग से जोड़ा जाना अत्यंत आवश्यक है।

दिल्ली से मेरठ तक का रेलमार्ग अत्यधिक धीमी गति से अन्ततः दोहरा हो चुका है परन्तु मेरठ से सहारनपुर (टपरी जं.) तक के रेलमार्ग का अभी भी दोहरीकरण होना बाकी है। इस मार्ग का दोहरीकरण तथा फिर दिल्ली से सहारनपुर तक के रेलमार्ग का विद्युतीकरण हो जाए तो इस सम्पूर्ण रूट पर ट्रेनों की संख्या तथा गति बढ़ाई जा सकती है। तीव्रगामी ट्रेनों के अभाव में अभी भी मेरठ से दिल्ली तक की मात्र 80 कि.मी. दूरी तय करने में दो से ढाई घंटे लग जाते हैं जो एन. सी. आर. बनाये जाने की सम्पूर्ण योजना को असफल करने का कारण बन रहा है।

इसी प्रकार दिल्ली से मुरादाबाद तक के भाग का विद्युतीकरण किया जाना अत्यंत आवश्यक है ताकि एन.सी.आर. के अन्य प्रमुख शहरों पिलखुवा, हापुड़, गढ़मुक्तेश्वर आदि के दैनिक यात्रियों का दिल्ली आने जाने में कम समय लगे।

---

* Speech was laid on the Table.

माननीय रेल मंत्री जी ने अपने भा-ण में समर्पित मालभाड़ा गलियारों में पूर्वी गलियारे का उल्लेख किया है। यह गलियारा खुर्जा तक आएगा। मेरा निवेदन है कि मेरठ तथा हापुड़ को खुर्जा तक आने वाले इस गलियारे से प्रभावी ढंग से जोड़ने के लिए मेरठ से खुर्जा तक की रेलवे लाइन का दोहरीकरण करते हुए एक अतिरिक्त 'कारिडोर रेल लाइन' भी बिछाया जाना जरूरी है ताकि मेरठ तथा निकटवर्ती क्षेत्रों के खेल, हैण्डलूम आदि उत्पादों को सीधे खुर्जा तथा फिर उससे आगे सुगमतापूर्वक ले जाया जा सके। क्षेत्र से सीधे निर्यात की सुविधा उपलब्ध कराने के लिए मेरठ में एक कंटेनर डिपो का बनवाया जाना भी अत्यंत जरूरी है।

जैसा कि माननीय रेल मंत्री जी ने बताया है, मेरठ तथा निकटवर्ती क्षेत्र में तीन रेलवे लाइनों का सर्वे पूरा हो चुका है तथा आगामी योजना में इन लाइनों पर काम शुरू किया जाना है। ये लाइनें हैं - हस्तिनापुर-मेरठ, पानीपत-मेरठ तथा हस्तिनापुर के रास्ते दौराला-बिजनौर। इन लाइनों के पूरा होने पर सम्पूर्ण पश्चिम उत्तर प्रदेश में विकास को बहुत गति मिलेगी तथा निश्चय ही रेलवे के राजस्व में भी बढ़ोतरी होगी। मेरा आपके माध्यम से निवेदन है कि इन लाइनों पर शीघ्र कार्यारम्भ किया जाये।

यात्रियों की सुविधा तथा राजस्व में बढ़ोतरी की दृ-टि से मैं माननीया मंत्री जी से निम्नलिखित रेलगाड़ियां चलाने का अनुरोध करता हूँ -

मेरठ-वृन्दावन-मेरठ एक ट्रेन बरास्ता हापुड़-बुलन्दशहर-खुर्जा चलाई जाये।

मेरठ-दिल्ली-मेरठ एक अन्य लोकल ट्रेन चलाई जाये।

मेरठ-हावड़ा-मेरठ वाया इलाहाबाद एक नई ट्रेन चलाई जाये।

काठगोदाम से दिल्ली तक बरास्ता हापुड़ एक पूजा स्पेशल ट्रेन चलाई गयी थी, जिसे अब बंद कर दिया गया है। इसे पुनः चलाया जाये।

इलाहाबाद से उधमपुर तक बरास्ता खुर्जा एक ट्रेन सप्ताह में दो बार चलाई गई थी, जिससे यात्रियों को अत्यधिक सुविधा थी। इसे पुनः चलाया जाये।

सहारनपुर से दिल्ली वाया मेरठ (ट्रेन नं. 54472) व अम्बाला से नई दिल्ली (ट्रेन सं. 54540) में यात्रियों की अधिक संख्या व उनके छत पर सफर करने के कारण इन गाड़ियों में अतिरिक्त कोच लगाये जायें।

12 फरवरी 2004 को तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने दिल्ली-मुरादाबाद रेलखंड पर गंगा के ऊपर ब्रजघाट में दोहरी लाइन के रेलवे पुल का शिलान्यास किया था। उस समय श्री नीतीश कुमार जी ने दिल्ली से ब्रजघाट तीर्थनगरी तक नई शटल ट्रेन चलाने की घो-णा की थी। क्षेत्र के निवासी उक्त घो-णा के अनुसार शटल ट्रेन के चलने की प्रतीक्षा आज तक कर रहे हैं। इसे शीघ्र चलाया जाना चाहिए।

रेल मंत्री जी द्वारा पिछले व-र् बजट में भारत तीर्थ के अंतर्गत 16 प्रस्तावित रूटों की घो-णा की गई थी। मुझे विश्वास है कि माननीया मंत्री जी इस योजना को अवश्य ही कार्यान्वित करेंगी। ऐतिहासिक एवं धार्मिक महत्व को देखते हुए पयटन की दृ-टि से मेरठ को भी निम्नलिखित प्रस्तावित मार्गों में सम्मिलित किये जाने का अनुरोध मैंने गत व-र् किया था। मैं इस पर पुनः आग्रह करना चाहता हूँ। इस दृ-टि से प्रस्तावित रूट एवं उनकी संख्या इस पकार हैः-

हावड़ा-गया-आगरा-मथुरा-वृन्दावन-नई दिल्ली-हरिद्वार-वाराणसी-हावड़ा

हावड़ा-वाराणसी-जम्मूतवी-अमृतसर-हरिद्वार-मथुरा-वृन्दावन-इलाहाबाद-हावड़ा तथा

पुणे-जयपुर-नाथद्वारा-टनकपुर-जयपुर-मथुरा-आगरा-हरिद्वार-अमृतसर-जम्मूतवी-पुणे।

यात्रियों के दबाव को देखते हुए क्षेत्र के विभिन्न स्टेशनों पर सुविधाओं का विस्तार किया जाना अत्यन्त आवश्यक है। इस संबंध में मेरा अनुरोध है कि-

- मेरठ कैंट स्टेशन पर कंकरखेड़ा में आबादी क्षेत्र की तरफ एक टिकटघर व आरक्षण केन्द्र खोला जाये।

- हापुड़ जं. रेलवे स्टेशन पर आवास विकास कालोनी की तरफ टिकटघर व आरक्षण केन्द्र खोला जाये। पहले इस खोला गया था, परन्तु कुछ दिन चलाने के बाद इसे बंद कर दिया गया। इसके साथ ही आरक्षण खिड़की पर भी एक अतिरिक्त काउंटर स्थायी रूप से खोला जाये।

- मेरठ सिटी रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म नं. एक की लाइन के जर्जर अवस्था में होने के कारण चेतावनी संकेत लगा हुआ है, जिस कारण से महत्वपूर्ण रेलगाड़ियां प्लेटफार्म नं. दो व तीन पर आकर रूकती है जिसके कारण गंभीर रूप से बीमार व्यक्तियों सहित सभी लोगों को ओवर ब्रिज पर से होकर जाना पड़ता है।

मेरठ-खुर्जा रेलवे लाइन पर टेलीफोन पोल सं. 72/1 तथा 72/2 के मध्य पांची गांव के सामने भूमिगत रेलवे पुल बनवाया जाना अत्यंत आवश्यक है। आसपास के गांवों से अपने खेतों पर काम करने के लिए बड़ी संख्या में किसान अपने पशुओं के साथ रेलवे लाइन पार करते हैं तथा आये दिन दुर्घटना का शिकार होते रहते हैं।

मेरठ केंट स्टेश्न के एक तरफ कंकरखेड़ा की लगभग दो लाख की आबादी के लिए मेरठ कैंट रेलवे स्टेशन पर एक फुट ओवर ब्रिज बनाया जाना अत्यंत आवश्यक है। इसका प्रस्ताव पहले भी भेजा जा चुका है परन्तु उस पर किसी प्रकार की कार्यवाही अब तक नहीं हुई है।

नौचन्दी एक्सप्रैस के लेट होने की स्थिति में रद्द करने की बजाय मेरठ से लखनऊ तक ही चलाया जाये, इसे मेरठ से सहारनपुर व लखनऊ से इलाहाबाद न भेजा जाये। नौचन्दी एक्सप्रेस का खरखौदा में स्टोपेज हो तथा इस गाड़ी में तृतीय

वातानुकूलित का एक कोच बढ़ाया जाये। संगम एक्सप्रेस का खरखौदा में स्टापेज हो तथा इस गाड़ी में एक सामान्य बोगी बढ़ाई जाये।

गत व-र्ा के रेल बजट मे माननीया मंत्री जी ने मेरठ सिटी को आदर्श स्टेशन तथा मेरठ सिटी, मेरठ कैन्ट व हापुड़ के स्टेशनों पर बाह्य रोगी विभाग एवं डायग्नोस्टिक केन्द्र बनाये जाने की घो-णा की थी। जैसा कि माननीय मंत्री जी ने इस व-र्ा के बजट भा-ण में आश्वस्त किया है, मुझे विश्वास है कि उक्त घो-णाओं को शीघ्र ही कार्यान्वित किया जायेगा।

मुझे पूरा विश्वास है कि आपके माध्यम से किए गए मेरे निवेदन पर माननीया रेल मंत्री जी अवश्य ध्यान देंगी तथा मेरठ-हापुड़ क्षेत्र को उसकी उचित बकाया हिस्सेदारी प्रदान करेंगी ताकि क्षेत्र का समुचित व सम्यक विकास हो सके।

*श्री गजानन ध. बाबर (मावल) : मैं रेलवे के बजट मांगों के तहत अपने संसदीय क्षेत्र मावल के लिए कुछ मांगे रखने की इजाजत चाहता हूँ और आशा करता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी मेरी मांगों पर गंभीरता से विचार करेंगी और जल्द ही अपनी सहमति प्रदान करेंगी।

मावल संसदीय क्षेत्र एक नया संसदीय क्षेत्र है तथा यहां रेलवे से संबंधित कई सुविधाओं की आवश्यकता है। मावल संसदीय क्षेत्र में अनेक प्रकार के छोटे एवं बड़े उद्योग हैं और इन उद्योगों को तथा क्षेत्र में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए रेलवे द्वारा विभिन्न प्रकार की सुविधाएं दिए जाने की आवश्यकता है।

संसदीय क्षेत्र की रेलवे मांगे निम्नलिखित है।

1. कोंकण रत्नागिरी, चिपलून, करजत और पनवेल के बीच नई रेलगाड़ी का आवागमन।

2. वास्को-डी-गामा से पनवेल जो कि बसई, विराट होते हुए 24 डिब्बों की रेलगाड़ी को (उदयपुर एक्सप्रेस) रोजाना चलाया जाए इससे रेलवे को अच्छी आमदनी भी प्राप्त होगी और गोवा महारा-ट्र, गुजरात, मध्य प्रदेश के बीच पर्यटन को भी बढ़ावा मिलेगा।

3. गुरावली जगह जो कि तितावली और खाडवाडी के बीच स्थित है नया रेलवे स्टेशन स्थपित किये जाने की मांग 1963 से की जा रही है तथा इससे संबंधित विभाग से पत्र व्यवहार भी होता रहा है और गुरावली एक अधिकतम जनसंख्या वाला क्षेत्र है अतः यहां पर रेलवे स्टेशन स्थापित करने की कृपा करे।

4. तालेगांव और लोनावाला के बीच एम.आइ.डी.सी. का निर्माण कार्य चल रहा है जिसके लिए प्रतिदिन इन क्षेत्रों के बीच लगभग 6 हजार श्रमिक आवागमन करते हैं। मेरी मांग है कि इसको देखते हुए तालेगांव और लोनावाल के बीच पैसेंजर ट्रेन रात्रि व दिन में चलाई जाए।

5. ट्रेन नं. 1618 का विस्तार करजत से पनवेल के बीच किया जाए।

6. सीएसटी पर परवेल के बीच 13 डिब्बों वाली ईएमयू चलाई जाए और हार्वर लाइन हर 5 मिनट के अंतराल पर चलाई जाए। 12 कोच वाली ईएमयू परवेल बोरीवली हार्वर लाइन पर हर 30 मिनट के अंतराल पर चलाई जाए और दाहनू के बीच हर 60 मिनट के अंतराल पर चलाई जाए।

7. देहरादून एक्सप्रेस 2287/2288 अमृतसर एक्सप्रेस 2483/2489 चण्डीगढ़ एक्सप्रेस 2659/2654 तथा गोवा संपर्क क्रांति एक्सप्रेस 2449/2450 को रतलाम से ठहराव देने की व्यवस्था की जाए जिससे क्षेत्रीय जनता को इन रेलगाड़ियों की सुविधा का लाभ मिल सके।

8. पूना से लोनावाल के बीच नया तीसरे ट्रैक के सुविधा दी जाए तो नेशनल हाइवे पर होने वाले अधिक यातायात की कमी होगी एवं स्थानीय जनता को भी इस सुविधा का लाभ होगा।

9. पुणे से कोलकाता तथा दार्जिलिंग, सिक्किम, झारखंड ओरिस जाने वाली सिर्फ आजाद हिंद एक्सप्रेस एक ही ट्रेन है। इस ट्रेन में बारह माह बहुत भीड़ रहती है। इसलिए पुणे से कोलकाता राजधानी या दूरांतो नॉनस्टाप या गरीब रथ ट्रेन शुरू करने की जरूरत है।

10. राजस्थान गुजरात की ओर यात्री एवं पर्यटकों कि बारह महीने बहुत भीड़ रहती है। सिर्फ पुणे से जोधपुर ट्रेन सप्ताह में 1 दिन चलती है यह ट्रेन पुणे से 3 दिन और राजस्थान में 1, जोधपुर 2, अजमेर 3, दिन के लिए शुरू किये जाने की जरूरत है।

11. पुणे जयपुर हॉलीडे स्पेशल एक साल से चल रही है और अब मार्च तक चलेगी जिस ट्रेन में बहुत भीड़ रहने के कारण हमेशा के लिए चलाई जाने की जरूरत है।

12. ऑन लाइन ई टिकट यात्रा करते समय यात्रियों के पास पहचान पत्र पैन कार्ड, ड्राइविंग लाइसेंस, पासपोर्ट आदि रखने की आवश्यकता है। लेकिन स्कूल कॉलेज में पढ़ने वाली विद्यार्थियों की आयु 18 साल से कम होती है तो उपरोक्त पहचान पत्र रखना असंभव है। इसलिए ऑन लाइन ई टिकट पर यात्रा करते समय विद्यार्थियों के स्कूल कॉलेज पहचान पत्र पर यात्रा करने की अनुमति देने की आवश्यकता है।

13. सन् 1995 में पूर्व रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश कलमाड़ी जी ने पुणे नासिक रेलवे मार्ग का सर्वेक्षण कराने का आदेश दिया था। यह मार्ग जल्द से जल्द शुरू होना चाहिए। अभी चलने वाली पुणे नासिक ट्रेन सुविधाजनक नहीं है। यात्रियों को परेशानी होती है। यह मार्ग शुरू होने तक नासिक गाड़ी के समय तथा मार्ग में परिवर्तन किया जाए। पुणे से नासिक वाया पनवेल चलने वाली ट्रेन को पहुंचने का समय ज्यादा होने के कारण असुविधाजनक है। यह गाड़ी पुणे केरल द्वारा कल्याण स्टेशन नासिक मनमाड़ तक चलायी जानी चाहिए। नासिक से सुबह और पुणे से रात को छोड़कर सुबह नासिक पहुंचने से यात्रियों को सुविधा होगी।

14. कल्याण आले फाटा नगर बीड परली की मांग गत 25 व-र्षों से हो रही है इस मार्ग का सर्वेक्षण भी नहीं हुआ है। यह मार्ग महारा-ट्र के लिए अति आवश्यक है।

15. मुंबई-पुणे-सोलापुर यात्रा के लिए अलग ट्रेन होने के कारण यात्री का किराया ज्यादा होता है। मुम्बई से सोलापुर एक ही टिकट देने से यात्रियों को सुविधा होगी। मुंबई से पुणे सोलापुर डायरेक्ट ट्रेन इंद्रायणी नाम से गाड़ी चलानी चाहिए।

16. जिस स्थान से यात्रा करनी हो और दूसरे स्थान पर रेलवे टिकट का आरक्षण किया गया तो रेलवे ज्यादा चार्ज लेती है। वह ज्यादा चार्ज रद्द किया जाना चाहिए।

17. तत्काल कोटा रेलवे के शयनयान आसन संख्या के 30/40 प्रतिशत तक बढ़ाया था। यात्रियों को सर्वमान्य आरक्षण सहजता से उपलब्ध होने के लिए तत्काल कोटा कम करके 10 प्रतिशत तक ही सीमित रखना चाहिए।

18. तत्काल आरक्षण के लिए ज्ये-ठ नागरिक, बच्चे अपंग, मूक बधिर, अंधे, कैंसर रूग्णों के लिए समान आरक्षण के लिए दी जाने वाली कन्सेशन सुविधा नहीं मिलती है। यह सुविधा तत्काल टिकट आरक्षण करने वालों को भी मिलनी चाहिए। टिकट रद्द करते समय धन वापसी रकम तत्काल चार्ज छोड़कर सर्वसाधारण आरक्षण टिकट की तरह मिलनी चाहिए।

19. रेल आरक्षण टिकट कर टीडीआर तथा रेल रिफंड वापसी रसीद से यात्रियों को धन वापसी मिलने में बहुत परेशानी होती है। लेकिन धन वापसी कि अर्जी करने पर भी 90 प्रतिशत यात्रियों को धन वापस नहीं मिलता है। धनवापसी कार्यप्रणाली में सुधार लाने की आवश्यकता है जिससे यात्रियों को आर्थिक नुकसान नहीं होगा।

20. यात्रा के समय भोजनयान से मिलने वाले खाद्यपदार्थ दर्जाहीन है। दाम भी ज्यादा है। अच्छा खानपान मिलने का आश्वासन मिलता है। खाद्य पदार्थों का दर्जा अच्छा होना चाहिए एवं यात्रियों की जानकारी के लिए खाद्य पदार्थों की दाम की सूची हर डिब्बे में दर्शनीय हो जिसे यात्री ठगे नहीं जाये। यात्रियों से ज्यादा दाम मांगने की कोशिश पर बंधन आ जाएगा।

21. जिस ठिकाने से आरक्षण हो और बाद में बोर्डिंग स्टेशन बदला हो तो सुविधा के लिए यात्री किसी भी स्टेशन से यात्रा करने की अनुमति दी जाए। यात्रा स्टेशन से बोर्डिंग स्टेशन तक का किराया एक बार लिया है।

22. माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि यात्रियों की परेशानियों को देखते हुए सभी स्टेशनों पर शौचालय की व्यवस्था की जाए तथा महारा-ट्र में चलने वाली प्रत्येक लोकल

गाड़ियों में अलग से और अधिकतम महिला आरक्षित डिब्बों को लगाया जाए जिससे महिलाओं को होने वाली कठिनाई दूर हो सके।

23. पूना रेलवे स्टेशन पर बने फुट ओवर ब्रिज पर अत्यधिक आवागमन होने से हमेशा भीड़ एवं दुर्घटना का डर बना रहता है अतः वहां पर एक अतिरिक्त फुट ओवर ब्रिज बनाने की आवश्यकता है।

24. मुम्बई की तर्ज पर ही पूना में भी स्मार्ट कार्ड सेवा देकर यात्रियों की यात्रा में सुविधा पर ध्यान दिया जाए

25. केन्द्रीय कृत उद्घो-णा केन्द्र बनाकर रेल यात्रियों की यात्रा में निश्चित रूप से सुविधा प्रदान करेगा अतः केन्द्रीयकृत उद्घो-णा केन्द्र बनाने की भी विशे-न आवश्यकता है।

26. यात्रियों के हित को ध्यान में रखकर यात्रियों के लिए कुछ सुरक्षित एवं स्वच्छ शौचालय मूत्रालय की व्यवस्था प्रत्येक स्टेशन पर किये जाने किये जाने की आवश्यकता है।

27. प्रत्येक स्टेशन की स्वच्छता एवं रखरखाव पर विशे-न ध्यान देने की आवश्कता है तथा पूना के हर स्टेशन पर बने शेड की मरम्मत की आवश्यकता है। अतः इस पर भी पूरा ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है।

28. पूना के प्रत्येक प्लेटफार्म तथा रेलवे के अंतर्गत आने वाली प्रत्येक सड़को की मरम्मत की अति आवश्यकता है अतः इस पर ध्यान देकर उचित कार्यवाही करने हेतु दिशा निर्देश प्रदान करें ।

[*] **SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMATHITTA) :** I congratulate the Government in its decision to initiate new projects on the Public Private Partnership model. It is very essential to fulfill the infrastructural development of Indian Railways without incurring any financial burden. I take this opportunity to request the Government to kindly grant approval for transforming Tiruvalla Railway Station into the World Class Standard. The project is designed as per the PPP norms and under the consideration of the Government. The proposal will be a gift to the Sabarimala Shrine, the National Pilgrim Centre visited by 3 crore devotees across the country.

Hon'ble Minister in her budget speech mentioned various measures to achieve World Standard. I take this opportunity to request the Government to introduce fastest trains in the country. Bullet trains have already become the symbol of effectiveness in the mobility of people. Even though India has the largest railway networks in the world, effectiveness in mobility remains very weak. At present, it is very difficult for employers to reach work places beyond 50 kilometers from their homes and vice versa daily. This is the major factor behind the urbanization trend in the country. Introduction of fastest trains will also be helpful to reduce the present pace of migration to cities.

I take this opportunity to congratulate the Government in its decisions to introduce a comprehensive bill to empower Railway Protection Force (RPF) to deal with passenger related offenses and to set up an All India Security Help Line (ASHL) on a single number. Moreover, the Government has also declared to recruit 16,000 ex-servicemen into the Railways. These initiatives will definitely fortify the security mechanism in compartments including ladies coaches. Recent incidents show that anti-social elements are fearlessly roaming through the compartments including ladies coaches. Recently an innocent girl was brutally murdered by a

[*] Speech was laid on the Table.

criminal in Kerala. The girl was traveling in the ladies compartment of the Ernakulam-Shornur Passenger Train. I take this opportunity to request the Government to grant Rs.10 lakh as an immediate relief fund to the victim's family and grant her brother government job.

I congratulate the Government in declaring surveys for new routes. Completion of Erumeli-Punalur-Trivendrum Line will open new avenues of transit facilities in the State of Kerala.

Finally, I request the Government to take urgent steps to realize Palakkad Coach Factory and wagon unit at Cherthala.

[*] **SHRI M.K. RAGHAVAN (KOZHIKODE) :** We should be happy to appreciate that the current budget has catered to all regions of the country right from J&K to north east to south and to the west.

In fact, this budget has targeted more on consolidation than venturing into new spheres. It proposes the highest ever plan outlay of Rs.57,630 Crore, a major positive view is the allocation of funds for capacity building. The Hon'ble Minister has allocated Rs.9,583 crore for 1300 kms of new line; Rs.5,406 for doubling of 867 kms and Rs.2470 crore for gauge conversion.

We have always been complaining of the bad conditions of the coaches; demand for high capacity locomotives and better wagons. Our Didi has earmarked Rs.13,820 crore for purchases of these. The anti-collision devices, fog safe devises through GPS and elimination of unmanned level crossings are essential and are going to become a reality.

It is for the first time in the recent times the Railways have reduced some charges which has been announced on the booking of e-tickets.

The Go-India scheme, the introduction of the non-lapsable fund scheme and others clearly indicates the social visibility. The reduction of age for senior women citizens and also reduction of fare by 40% to senior citizens also falls under this category. The construction of houses for those living beside the railway tracks is a first towards social responsibility.

The establishment of World Class stations including Calicut is still lingering. Each region of the country differs and I suggest that we should explore the possibilities of local architecture consortium instead of looking for international bidders.

The recent attack on a lady passenger in Kerala and her death in a running train shows the status of safety to traveling public. Adequate safety measure should be catered. Similarly, I wish to highlight the sad

[*] Speech was laid on the Table.

state of affairs of the conveniences in running trains especially non availability of water and un-kept and stinking toilets apart from the running of rats and cockroaches even in AC Coaches.

Railway has bagged 25 medals in the recently concluded Commonwealth Games which is a pride to the institution. But Kerala is a big contributor of sports personalities and Railway should consider establishing a sport academy in the state.

Coming to Kerala, while the entire state of Kerala is looking for the coach factory at Palakkad to become a reality and the establishment of a Zonal Headquarters a necessity for the future development of railway in the state, the Malabar region is vying for the completion of the remaining portion of the Shornur-Mangalore doubling and efforts for the electrification of 307 Kms of Shornur-Mangalore section immediately for which the expected cost is only Rs.250 crore. The tri-junction facility at Shornur Junction would definitely ease the travel difficulties of the Malabar region to large extent.

Similarly, with the proposal for increasing tracks between Ernakulam and Shornur from two to four, the actual benefit will be experienced only if the same is extended beyond Konkan through the Shornur-Mangalore section. The Sabarimala temple and Guruvayur temple are visited by lakhs from across the country and abroad. They could be categorized as National Pilgrim centers like Tirupathi, etc. There is a long pending demand for the Sabari rail link and the Thirunnavaya-Guruvayur link. I suggest a Task Force should be constituted to undertake these two projects on a war footing.

The Hon'ble Minister has announced the establishment of 20 new Road Medical Vans. I suggest that one such van should be placed at Calicut.

The arrival of LNG terminal at Kochi will have abundance of gas available in Kerala. A gas based power plant in Kerala should be considered on the similar lines of the proposed plant at Thakurli in Maharashtra. We should consider having a toll free Medical help line alongwith the proposed helpline and also with the increased theft in trains, baggage insurance should be introduced.

Last but not the least I cannot wind up without mentioning the two important requirements for Railway at Kozhikode (Calicut), my constituency.

PIT LINE AT WEST HILL (CALICUT) :

There is a consistent demand for a Pit line at Calicut. Sufficient land is available at West Hill (Suburb of Calicut) railway station for this. Lack of this has crippled the railways for starting train services from Calicut. With this new trains can be originated from here. Already the Trivandrum bound Jan Shatabdi is originating from this station.

EXTENSION OF 16517 YASHWANTPUR-KANNUR EXP. TO CALICUT :

A huge segment of people from the Malabar region are well connected to Bangalore and Mysore for education and jobs, even before Bangalore became an IT Centre. Now, they are required to take a detour through Salem if traveling by train. And hence most of them used the Wyand road. With the closure of the NH 212 for night traffic, the travel between Kerala and Karnataka has become nightmare. The extension of Train NO.16517 (Yashwantpur-Kannur Express) up to Calicut has, therefore, become essential so as to meet the demand of the traveling public between the two states for which I have been persistently requesting for. This train is presently terminating at Kannur and the extension will help for better

connectivity to Bangalore. The train which arrives at Kannur at 1145 hrs. departs only at 1640 hrs. having about 5 hours while the traveling time between Kannur and Calicut is around 1 ½ hours only.

STAFF QUARTERS

The condition of the entire accommodation available for staff at Calicut is beyond human dwelling. There is urgency for construction of staff quarters immediately which should be taken up on war footing.

While concluding, I once again wish to emphasis that I support the Railway Budget, 2011.

*श्री गोरख प्रसाद जायसवाल (देवरिया): माननीय रेल मंत्री महोदया जी ने जो 2011 का रेलवे बजट पेश किया है उससे मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों में बहुत ही आक्रोश है। मैंने अपने क्षेत्र के विकास एवं लोगों को रेलवे की सुविधाओं के लिए कई बार पत्र दिये एवं संसदीय प्रश्न भी करवाये परन्तु मेरे संसदीय क्षेत्र में इस बजट का कोई भी स्वागत नहीं किया गया है यह बजट केवल पश्चिम बंगाल में चुनाव को देखकर तैयार किया है और रेलवे बजट का पैसा अधिकांश रूप से पश्चिम बंगाल को दिया जाएगा। इस बजट से देश के विकास को ठेस पहुंचेगी और देश संतुलित विकास से महरूम हो जाएगा। इसलिए मैं इस रेलवे बजट का विरोध करता हूं।

इस बजट में रेल किराये और माल भाड़े को नहीं बढ़ाया है और कुछ मानवीय आधार पर रियायत दी है अन्यथा बाकी बजट का हिस्सा भेदभाव पैदा करता है रेलवे अपने सामाजिक दायित्व के आधार पर पिछड़े क्षेत्रों के विकास में सहायता करता है जो इस बजट में नहीं है देश में 56 रेल सेवाएं शुरू की जिसमें 17 पश्चिम बंगाल को या पश्चिम बंगाल से होकर जाएंगी। सदन में विपक्षी सदस्य पहली बार रेलवे बजट के विरोध में माननीया अध्यक्ष जी की कुर्सी तक विरोध करने के लिए पहुंच गये। देश में कइ योजनाएं धूल चाट रही हैं जिनकी लागत बढ़ रही है परन्तु उन पर ध्यान नहीं देकर पश्चिम बंगाल के लिए नई नई योजनाओं की घो-णाएं करके एक अच्छे रेल मंत्री जी का परिचय नहीं दिया है।

मेरे संसदीय क्षेत्र में पिछले साल देवरिया स्टेशन को आदर्श स्टेशन घोि-त किया यहां पर आदर्श स्टेशन का कोई कार्य नहीं हुआ है। केवल आदर्श स्टेशन का सेहरा बांध दिया ऐसी घो-णा से क्या फायदा जब काम ही नहीं हुआ है। देवरिया में आदर्श स्टेशन की सुविधा दिलाये जाने का मैं प्रस्ताव करता हूं। दिल्ली से गोरखपुर तक वाया देवरिया

* Speech was laid on the Table.

चलाने की मांग कई व-र्ों से की जा रही है उस पर विचार नहीं हुआ। भटनी सलेमपुर बरहज रेल लाइन को फैजाबाद तक बढ़ाने की मांग की गई क्योंकि इस मार्ग पर सड़क साधन उपलब्ध नहीं है। इसको दरकिनार कर दिया। अतः दिल्ली से गोरखपुर वाया देवरिया एवं भटनी सलेमपुर बरहज रेल लाइन को फैजाबद तक बढ़ाने का कार्य इसी बजट में शामिल किया जाये।

मेरे संसदीय क्षेत्र में बरहज से छपरा बरहज से वाराणसी के मडुआडी तक एवं बरहज से लखनऊ के बीच नई रेल सेवा पर काफी भीड़-भाड़ रहती है और यहां के लोगों की मांग को पूर नहीं किया है जिसे जनहित में पूरा किया जाये। जिससे इस बजट से यहां के लोग खुश हो सके। देवरिया स्टेशन के पास के कई लोग दिल्ली एवं बिहार के रास्ते आते जाते हैं परन्तु बिहार सम्पर्क क्रांति का ठहराव देवरिया में आज तक नहीं किया है जबकि बिहार के छोटे छोटे स्टेशनों पर इसका ठहराव है और देवरिया को अभी तक वंचित कर रखा है। अतः बिहार सम्पर्क क्रांति का ठहराव अविलम्ब किया जाए। देवरिया से पडरौना के बीच का हिस्सा बहुत ही पिछड़ा हुआ है इसको रेल लाइन से जोड़ने का कार्य जनहित में बजट में शामिल किया जाये। बाराबंकी से बरौनी के बीच दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण का कार्य स्वीकृत है परन्तु काय पैसे के अभाव में धीमी गति से चल रहा है जिसके कारण इस परियोजना को समय पर पूरा नहीं किया जा सकेगा।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत बरहज में रेलवे की काफी भूमि खाली पड़ी है उसका कोई उपयोग नहीं हो रहा है और यह क्षेत्र व्यापारिक दृ-टि से बहुत ही महत्वपूर्ण है अगर यहां पर रैक पाईट/माल ढुलाई हेतु यार्ड स्थापित किया जाए तो रेलवे को राजस्व को अतिरिक्त आय होने की काफी संभावनाएं हैं। देवरिया, बरहज बड़हलगंज

होते नई रेल लाइन बनाना अति आवश्यक है क्योंकि यहां पर सड़क संसाधन कम है और काफी पिछड़ा हुआ इलाका है।

बजट में मेरे संसदीय क्षेत्र देवरिया के रेलवे विकास का कोई स्थान नहीं है इसलिए मैं दिल से इसका विरोध करता हूं।

मेरे संसदीय क्षेत्र देवरिया अंतर्गत देवरिया एवं कुशीनगर जिलों में निम्न कार्यों को जनहित में प्राथमिकता के स्तर पर कराने हेतु बजट 2011-12 में शामिल करने हेतु निर्देश देने की कृपा करे तो मैं आपका अत्यंत आभारी रहूंगा।

1. देवरिया सदर स्टेशन माडल स्टेशन तो स्वीकृत है लेकिन आज भी माडल स्टेशन की सुविधाओं से यात्री वंचित है। इस स्टेशन पर माडल स्टेशन की सारी सुविधाएं देने का निर्देश दिया जाये।

2. गोरखपुर नई दिल्ली वाया देवरिया होते नई राजधानी रेल सेवा चलाई जाये।

3. भटनी, सलेमपुर, बरहज रेल लाइन को फैजाबाद तक बढ़ाया जाये।

4. बरहज से छपरा, बरहज से मडुआडीह/वाराणसी/बरहज से लखनऊ रेल सेवा चलाई जाए।

5. देवरिया सदर स्टेशन पर बिहार सम्पर्क क्रांति का ठहराव किया जाये

6. देवरिया से पडरौना/कुशीनगर/ को रेल लाइन से जोड़ा जाए

7. बाराबंकी से बरौनी तक के रेल लाइन के दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण को इसी बजट में कार्य पूरा करने हेतु धन उपलब्ध करावाया जाये।

8. बरहज में माल ढुलाई हेतु यार्ड/रैंक स्थापित किया जाये।

* **SHRI CHARLES DIAS (NOMINATED) :** First of all, I congratulate the Hon'ble Minister for presenting a Budget without increase in Railway fares and providing provisions for improvement of the Safety Systems.

Improvement of facilities for passengers at Railway Stations is another step the Hon'ble Minister has taken and announcement of more Adarsh Stations is a welcome move. But, I would like to invite the attention of the Hon'ble Minister to the announcement she has made to improve the stations, mentioned in the Railway Budget for 2010-11.

At many of the stations mentioned in the Railway Budget for 2010-11, works have not yet started. So, also the Hon'ble Minister had announced to improve some stations to world standards. One such station is Ernakulum. This is the biggest Railway Station in Kerala and facilities for passengers are less. No fund allocation has been made to renew this station to world standards and no improvement works are taking place at the Station.

In the Railway Budget for 2010-11, a Hospital also has been announced at Ernakulum. To this project also no fund allocation is made Ernakulum being the central place of the State of Kerala, a full-fledged hospital is necessary here. I would request the Hon'ble Minister to look into this matter and take concrete steps to implement this project.

Urgent necessary steps have to be taken to implement the Rail Coach Factory at Palakkad and to implement the Rail Component Factory at Alappuzha in collaboration with Auto Cast and SILK, Kerala.

Cochin being an important tourist center, in the project of 'Rail Tourism' Ernakulum Railway Junction (Cochin) may be included.

I would also urge the Hon'ble Minister that, if the Railway is serious on the Thalasserry – Mysore Railway Line, necessary steps have to be taken in this regard, instead of conducting repeated surveys.

---

* Speech was laid on the Table.

A long pending demand of Keralites to start another daily train to Bangalore is yet to materialize. Bangalore being the biggest IT hub and educational center, heavy flow of passengers is there everyday to this place. Now, tourist buses are operating between Bangalore and major towns of Kerala, which are quite expensive. I would request the Hon'ble Minister to take steps to introduce another daily train to Bangalore, in view of the heavy rush of passengers.

*SHRI A. GANESHAMURTHI (ERODE):I appreciate the endeavour of the Railway Minister not to hike the passenger fares and the freight rates. While extending senior citizen concession to women, reduction in age has been considered and this is a welcome move to take the benefits of the concession to the needy, aged and the sick.

At this juncture I would like to point out that there is no announcement about any new mega projects. It is also paining to note that many of the schemes and projects announced in the earlier years are yet to be commenced and given shape.

In the last Budget, it was announced that Multi Functional Complex would be raised in about 93 Railway Stations including Erode Railway Station. I would like to point out that even basic work has not commenced in this regard in Erode Railway Station. Similarly, the announcement regarding the construction of Over Bridge LC-124 in Sastri Nagar area of Erode has not been given shape.

I would also point out that no fund allocation has been made for Erode-Palani new Railway Line project. Similarly, even the basic work required to commence Sathyamangalam-Erode new railway line has not started.

Erode-Palani broad gauge railway line is to be laid after the acquisition of required land from farmers who are carrying out cultivation activities there. Care must be taken to ensure that such acquisition do not hamper farming activities in the adjacent cultivable lands also which will result in a heavy loss to farmers and agricultural production of the country. It has to be pointed out that a stretch of land of about 155 acres is to be acquired in Nagarasu Nallur village in Sengodampalayam Panchayat in Kangeyam Taluk in Tiruppur District of Tamil Nadu. In this land, there are about 4,300 coconut trees. This land in question has 15 borewells erected spending lakhs of rupees. This fertile land has also got 17 deeply dug huge traditional wells which have come about due to much of human labour worth thousands of lakhs of rupees. Taking over this stretch of farm land

* English translation of the Speech originally laid on the Table in Tamil.

under cultivation will affect a vast network of pipe lines for irrigation underneath the ground affecting a vast stretch of adjacent lands also in a big way. Such acquisition must be reconsidered. The local public would like the Railways to rescind the move and acquire land 1,200 metres away from the proposed area. That stretch is already a dry land found suitable in the earlier survey for this new railway line between Erode and Palani. Hence I urge upon the hon. Minister to help save the villagers so that their livelihood is not affected in a big way.

While acquiring land, all the farmers in other areas must get compensation equivalent to the open market value of the land. In several States other than Tamil Nadu, the respective State Governments have enacted law to protect the interests of farmers in this regard. But there is no such enactment in Tamil Nadu leaving people and high and dry. As such, the Government of Tamil Nadu is in the process of acquiring land. Hence the compensation may not be available on a par with the market value offered in other States. Therefore, I urge upon the Railway Ministry to take it up with the State Government. Only then, this project can be completed with the total cooperation of the local people living on the path of this new railway line between Erode and Palani.

Duranto Express is run between Coimbatore and Chennai from last month after 11 month of its being announced in the last Budget. For operational reasons, this non-stop train stops at Erode Station for 10 minutes. This can be converted into an opportunity to enable traveling public to use this as a stoppage. This would greatly benefit the railway passengers while increasing the revenues to the Railways.

The Izzat Scheme announced last year is meant for common people who are to commute by trains everyday. Certain railway officials in stations like Kodumudi do not honour the recommendation letters given by the Members of Parliament for extending such facility to such common people. I urge upon the Railway Minister to impress upon all the railway officials to see that the Izzat Scheme really benefits all the needy people.

There was an announcement in the last Budget that the Erode Railway Hospital would be provided with an Out Patient Department and a Diagnostic Centre. I would like to remind the Minister that it is yet to be implemented.

Kovai-Sengottai Passenger Train was announced two years back, but it is not in operation still. Similarly, Madurai-Erode-Pune-Ujjain-Nasik-Hyderabad-Chennai-Madurai Circular Tourist Train announced last year has not been operated as yet. I request the Minister to take suitable measures to operate these trains immediately.

Erode Railway Station needs an additional platform. Adequate funds must be released for providing lift facilities for the passengers as the survey work has been sent for approval already. Similarly, the Railways can go in for providing escalator facilities to give modern amenities to passengers.

There is a stretch of about 10 acres of railway land lying unutilized near Erode Railway Station. I urge upon the hon. Railway Minister to take steps to start a Kendriya Vidyalaya there.

Kodumudi is a pilgrimage centre famous for enshrining all the three Gods Siva, Vishnu and Brahma in the same place of worship. This attracts thousands of pilgrims from Karnataka towards Kodumudi. Hence the Railways must consider giving a stoppage for all the Express Trains passing through Kodumudi to benefit the pilgrims.

While summing up, I would like to refer to the long-pending demands and requests I have been placing before the hon. Railway Minister all these years. At least this year, you may kindly consider implementing them.

The new MEMU announced in last year's Budget to be run between Katpadi and Salem must be extended upto Erode.

Chennai-Salem (1063/1064) Train must be extended upto Erode.

The Passenger Trains (879/880 and 883/884) running between Tiruchirappalli and Karur must be extended upto Erode.

The Amirtha Express (6344/6345) running between Thiruvananthapuram and Palakkad must be extended up to Erode.

Level Crossing 121 and 122 situated in the much crowded area of Erode Town are causing great inconvenience to both the vehicular traffic and the traveling public. Hence railway over bridges may be constructed to ease the congestion at these places.

In Kodumudi Railway Station, the extension of platform has resulted in the closure of the already functioning level crossing there. School children and the public are greatly affected apart from the worshippers going to the Kodumudi Temple, the patients visiting the hospital there and the public approaching the Panchayat Union Office. Hence I urge upon the Railway Minister to go in for a Foot Over Bridge there to help benefit the public.

With these words, I conclude.

*श्री जगदीश सिंह राणा (सहारनपुर):

मुझे अवगत कराना है कि रेल को अपने छोटे स्थान व मात्र दिल्ली से 100 किमी. के परिधि क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले रेलखण्ड दिल्ली से सहारनपुर के बीच पड़ने वाले स्टेशन मेरठ-मुजफ्फरनगर, सहारनपुर केवल माल ढुलाई जैसे तेल कम्पनियों के आयल डिपो, किसानों को खाद-बीज, कोयला, सीमेंट इत्यादि से लगभग 200 करोड़ से भी अधिक का राजस्व दिया जाता है । इसके बावजूद भी रेल द्वारा इस प्रखण्ड की अनदेखी की जा रही है । बताना उचित होगा कि लगभग 15-20 वर्ष पूर्व इस प्रखण्ड पर मात्र 4-5 गाड़ियाँ चलती थी जबकि इस समय इस पर 60 से भी अधिक गाड़ियाँ चल रही हैं । इन्हीं सभी कारणों के चलते इस प्रखण्ड का विकास करने हेतु मैं निम्नलिखित कार्य करने की अपेक्षा करता हूँ ।

दशकों से चली आ रही जनता की माँग सहारनपुर से मेरठ तक डबल लाइन का निर्माण अविलम्ब शुरू कराया जाए । इस कार्य हेतु सर्वे का काम 2005 में पूरा किया जा चुका है ।

घलौली और जड़ौदा जट के बीच निहालखेड़ी गाँव पर हाल्ट स्टेशन का निर्माण कराया जाए । यदि निहालखेड़ी गाँव पर हाल्ट का निर्माण कर दिया जाता है तो रेल राजस्व की वृद्धि के साथ भारी जनता को भी रेल की सुविधा प्राप्त करने का अवसर मिल सकेगा ।

* Speech was laid on the Table.

सहारनपुर स्टेशन को अति आधुनिक स्टेशन बनाया जाए । यहाँ से देहरादून, देवबन्द, हरिद्वार हेतु अधिकाधिक रूप से पर्यटक, कामगार, मजदूर, विशि-ट व्यक्तियों और सैलानियों द्वारा ट्रेन की सुविधा ली जाती है ।

सहारनपुर स्टेशन पर बनी वीआईपी कक्ष अत्यंत ही जर्जर अवस्था में है । वीआईपी कक्ष में पड़े जीर्ण-शीर्ण अवस्था में पड़े फर्नीचर, विद्युत उपकरण, सेनेट्री तथा कक्ष को बदला जाए व आधुनिक बनाया जाए साथ ही सहारनपुर रेलवे स्टेशन परिसर को साफ व स्वच्छ बनाए जाने हेतु उचित कारगर कदम उठाया जाए ।

देवबन्द स्टेशन जो एक दार्शनिक स्थल भी है, यहाँ शताब्दी (दिल्ली देहरादून) का ठहराव सुनिश्चित किया जाए ।

जनशताब्दी (नई दिल्ली - देहरादून) में ए.सी. प्रथम श्रेणी (ई.सी.) का एक कोच लगाया जाए जिसमें हम सांसदों व अन्य व्यावसायिक गतिविधियों में लगे लोगों तथा पर्यटकों की सुरक्षा व्यवस्था सुदृढ़ हो सके ।

*श्रीमती उ-ा वर्मा (हरदोई):

मा. रेल मंत्री जी ने 2011-2012 का जो रेल बजट प्रस्तुत किया है इसमें कोई दो राय नहीं है कि यह देश की प्रगति और विकास में और गति देने का उनका अच्छा प्रयास है । देश के विभिन्न राज्यों के अतिरिक्त उत्तर प्रदेश में भी कई नई रेल चलाने पर प्रस्ताव किया गया है लेकिन मेरा क्षेत्र हरदोई लोक सभा जो कि उत्तर प्रदेश के बड़े प्रमुख जनपदों में से एक है और राजनीतिक दृ-टिकोण से भी प्रमुख है, इस जनपद में 5 सांसद, नौ विधायक और चार विधान परि-द सदस्यों का गृह जनपद भी है । 2011-2012 के रेल बजट में हरदोई जनपद का किसी भी मामले में नाम न आने से यहां के लोग तो मायूस हुए ही हैं साथ ही मैं भी निराश हुई हूँ क्योंकि हरदोई जनपद की कई मुख्य समस्याओं को मैं पिछले बजट में भी उठा चुकी हूँ और कई बार पत्र के माध्यम से भी माननीय मंत्री जी को अवगत करा चुकी हूँ लेकिन अभी तक किसी भी समस्या का समाधान नहीं हो सका है ।

माननीय मंत्री जी, कृपया प्रस्तुत बिन्दुवार समस्याओं पर रेल बजट में आंशिक संशोधन करने की कृपा करें:-

(1) गाड़ी सं. 14115 व 14116 इलाहाबाद-हरिद्वार एक्सप्रेस जो कि हफ्ते में तीन दिन चलती है, रोजाना चलाया जाए ।

(2) गाड़ी सं. 14649/14673 व 14650/14674 'शहीद एक्सप्रेस' का हरदोई स्टेशन पर 2 मिनट का स्टापेज दिया जाए ।

* Speech was laid on the Table.

(3) गाड़ी सं. 15716/15715 गरीब नवाब एक्सप्रेस एवं 12391/12392 श्रमजीवी एक्सप्रेस का ठहराव भी हरदोई स्टेशन पर किया जाए ।

(4) उत्तर प्रदेश में एकमात्र नैनीताल ही हरदोई का सबसे नजदीकी हिल स्टेशन है, नैनीताल में विभिन्न शिक्षण संस्थाओं में बहुत अधिक संख्या में हरदोई के बच्चे शिक्षा ग्रहण करते हैं लेकिन हरदोई से होकर जाने वाली एकमात्र ट्रेन 'हावड़ा से काठगोदाम' ''बाघ एक्सप्रेस'' 13019/13020 का हरदोई स्टेशन पर ठहराव न होने की वजह से लोगों को काफी असुविधा होती है । इस ट्रेन का ठहराव यदि 2 मिनट के लिए हरदोई स्टेशन पर हो जाए तो लोगों को काफी सुविधा होगी ।

(5) बनारस-जम्मू तवी एक्सप्रेस 12337/12338 का भी 2 मिनट के लिए हरदोई स्टेशन पर ठहराव हो जाए ।

(6) ईएमयू ट्रेन लखनऊ में हरदोई एवं हरदोई से शाहजहांपुर शीघ्र चलवाई जाए, इससे प्रतिदिन लखनऊ जाने वाले मरीज, विद्यार्थियों एवं व्यापारियों को बहुत सुविधा होगी ।

इसके अतिरिक्त हरदोई स्टेशन पर आरक्षण एवं यूटीएस की सुविधा बेहतर की जाए । आरक्षित टिकट काउन्टर बढ़ाए जाएं ? मालगोदाम की साइडिंग मरम्मत का कार्य कराया जाए इससे रेलवे की आय काफी बढ़ेगी ।

तहसील शाहाबाद में हरदोई शाहजहांपुर रोड आंझी रेलवे स्टेशन के निकट रेलवे क्रासिंग हमेशा जाम रहती है निकट ही लोनी गन्ना मिल होने के कारण पेराई सत्र में किसानों को अत्यधिक असुविधा होती है । उक्त क्रासिंग पर एक सेतु निर्माण रेलवे मंत्रालय से कराया जाए ।

***श्रीमती सुशीला सरोज (मोहनलालगंज):**

रेल बजट मौजूदा राजनीतिक माहौल और मंत्री जी की छवि के अनुरूप है । इस रेल बजट में आम आदमी को शायद ही कोई परेशानी हो क्योंकि उसके लिए विभिन्न स्तरों पर सुविधाएं बढ़ी हैं और सबसे बड़ी बात यह है कि आर्थिक मंदी के इस दौर में उसकी जेब पर कोई बोझ नहीं पड़ा है । सुविधाओं और रियायतों के साथ-साथ कुछ आकर्षक घोषणाओं को देखते हुए रेल बजट को क्रांतिकारी और दूरगामी सोच वाला करार दिया जाएगा । लेकिन आर्थिक दृष्टि से देखा जाए तो इस रेल बजट में बहुत कुछ छूटा हुआ नजर आ रहा है । निश्चित रूप से रेल यात्रियों के लिए सुविधाएं बढ़ाई जानी चाहिए । लेकिन इसकी अनदेखी नहीं की जा सकती है । तमाम सुविधाओं की घोषणा के बीच यात्री ट्रेनों, रेलवे प्लेटफार्मों की साफ सफाई के बारे में कोई ठोस घोषणा नहीं की गई है । इसी तरह ट्रेनों के लेटलतीफी के लाइलाज मर्ज को दूर करने का कोई उपाय सामने नहीं रखा गया है ।

उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ पर इस बार मंत्री जी की नजर नहीं पड़ी है । पिछली बार बजट में कई ट्रेनें पाने वाले लखनऊ की झोली इस बार खाली रही । बम्बई के लिए दूरंतो एक्सप्रेस सहित कई ट्रेनों की आस लगाए शहरवासी मायूस नजर आए । पिछले बजट में रेल मंत्री जी ने लखनऊ में मेडिकल कालेज और नर्सिंग कालेज खोलने की घोषणा की थी, वह योजना तो शुरू नहीं हुई इस बार बाह्य रोगी केन्द्र और डायग्नोस्टिक सेंटर का झुनझुना जरूर मिल गया ।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत गोसाईंगांव में मानवरहित क्रासिंग पर चौकीदार नियुक्त करने की घोषणा हुई थी परंतु अब तक यह घोषणा पूरी नहीं हुई है । लखनऊ

---

* Speech was laid on the Table.

से सीतापुर छोटी लाइन से बड़ी लाइन 2004-2005 में घो-णा हो चुकी है एवं सर्वे भी कराया जा चुका है, जनता की मांग है, इसे पूरा कराया जाए ।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान वनी मोहान मार्ग पर पड़ने वाली लखनऊ कानपुर रेल लाइन जो हरौनी रेलवे स्टेशन के पास सड़क को क्रास करती है, की ओर आकर्निात कराना चाहती हूँ । उक्त मार्ग हाइवे में तब्दील होकर डबल रोड़ बन रहा है क्योंकि यह मार्ग बांगरमऊ होकर कन्नौज, दिल्ली रायबरेली, प्रतापगढ़, इलाहाबाद, वाराणसी, पटना व कलकत्ता तथा बहराइच, बस्ती, गोण्डा, नेपालगंज आदि शहरों को जोड़ता है । जिस पर ट्रकों का बहुतायत मात्रा में आवागमन होता है तथा रेलवे ट्रैक पर भी ट्रेनों का आवागमन काफी है, जिससे अक्सर फाटक बंद रहता है । आवागमन में असुविधा होती है, जनता की बेहद मांग है, उपरगामी सेतु का निर्माण कराया जाए । आशा है, इस प्रकरण पर अविलम्ब ध्यान देकर निर्माण कराने हेतु कार्यवाही होगी ।

माननीय मंत्री जी का ध्यान अपने निर्वाचन क्षेत्र मलीहाबाद विधान सभा क्षेत्र के अंतर्गत 236ए कैनाल क्रासिंग मानव रहित को मानवयुक्त करने तथा 237 को मानव रहित करने के संबंध में दिलाना चाहती हूँ ।

नजर नगर से ससपन मार्ग (मेन रोड़) को रेल विभाग द्वारा दिलावर नगर का नहर गेट लगभग 1 वर्ग से मानव रहित कैनाल क्रासिंग बंद चल रहा है जिससे नजर नगर से ससपन मार्ग मेन रोड़ लगभग 18-20 किलोमीटर की सड़क बनी है । इस क्रासिंग से क्षेत्र के दर्जनों गांवों के व्यक्तियों का मुख्य आवागमन है तथा प्रतिदिन सैंकड़ों वाहन एवं स्कूली बसें तथा लगभग 8000 से 10000 व्यक्तियों का आवागमन प्रभावित हो रहा है । इस फाटक के पश्चिम में 250 मीटर की दूरी पर एक रेलवे फाटक 237 बना हुआ है । जिसका यातायात लगभग शून्य है जहां पर दो फाटक मैन तैनात किए गए हैं जिसका कोई औचित्य नहीं है क्योंकि रेलवे फाटक के अपसाइड में

कोई भी रास्ता नहीं है केवल किसानों के खेत हैं तथा डाउन साइड में दिलावर नगर गांव बसा है । ये सभी लोग इसी फाटक से आते-जाते हैं (236ए) । स्थानीय मलीहाबाद व माल ब्लॉक के क्षेत्रवासियों की परेशानियों को ध्यान में रखते हुए नहर वाले फाटक 236ए को खुलवाने अर्थात मानवयुक्त एवं 237 को मानवरहित करवाने की कृपा करें । इससे रेलवे पर कोई अतिरिक्त भार नहीं पड़ेगा बल्कि आस-पास के गांवों की जनता का जनजीवन खुशहाल एवं सुरक्षित रहेगा ।

***श्री वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़):**

रेल बजट से पूरे देश की जनता को काफी अपेक्षाएँ होती हैं । क्षेत्र का शैक्षणिक औद्योगिक आर्थिक विकास इसकी उपलब्धता पर निर्भर करता है । इस रेल बजट से मध्य प्रदेश बुन्देलखण्ड के टीकमगढ़ छतरपुर पन्ना जिलों को काफी निराशा का सामना करना पड़ा है । आजादी के इतने लंबे छः दशक के अंतराल के बाद भी इन जिलों की जनता रेल सुविधाओं से वंचित है । अतः, किसी भी तरह के उद्योगों की स्थापना भी रेल लाइन नहीं होने से नहीं हो पा रहा है । रोजगार की दृ-टि से भी क्षेत्र पिछड़ रहा है । इन जिलों से होकर जाने वाली प्रस्तावित एकमात्र रेलवे लाइन ललितपुर सिंगरोली रेलवे लाइन का कार्य भी बहुत ही धीमी गति से चल रहा है । कारण इसके निर्माण को रेलवे बोर्ड द्वारा पिछले दो व-र्ों में क्रमशः 58 करोड़ एवं 100 करोड़ की राशि आवंटित की गई । इस व-र् के रेलवे बजट में तो और भी अधिक निराशा हुई । इतने पिछड़े उपेक्षित क्षेत्र की रेलवे लाइन के लिए मात्र 34 करोड़ रुपये का आवंटन रेलवे बोर्ड द्वारा किया गया । एक तरफ तो केन्द्र सरकार द्वारा बुन्देलखण्ड के विकास की बड़ी-बडी बातें की जा रही हैं । किंतु दूसरी तरफ जहाँ रेलवे लाइन ही नहीं है वहां इसके चल रहे काय के लिए मात्र टोकन स्वरूप 34 करोड़ रुपये की राशि ही दी जा रही है । ऐसी स्थितियों में तो ललितपुर के खजुराहो तक की रेल भी 4-5 व-र्ों तक नहीं चल पाएगी । जनता तो आशा लगाए बैठी थी कि इस व-र् ज्यादा राशि का प्रावधान रेलवे बजट में ललितपुर सिंगरोली रेलवे लाइन के इस भाग को होगा किंतु रेल बजट तो लगा महानगरों एवं बड़े स्थानों के लिए बनाया गया है । नई रेल लाइनों के सर्वे की घो-णाएं हो रही हैं किंतु पुरानी रेल लाइन डलने के अधूरे कार्यों को पूरा करने के प्रति उदासीनता है । इस पर पुनर्विचार होना चाहिए तथा प्रथम चरण में प्राथमिकता पर

* Speech was laid on the Table.

ललितपुर-टीकमगढ़-छतरपुर-खजुराहो की रेल लाइन को पूरा करने में ज्यादा राशि आवंटित कर अगले व-र् तक लाइन पूरी कर यहाँ से रेल चलना आरंभ करवाना चाहिए ।

टीकमगढ़ संसदीय क्षेत्र के निवाड़ी स्टेशन पर तुलसी एक्सप्रेस एवं उत्तर प्रदेश सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस का ठहराव नहीं है । लंबे समय से इन ट्रेनों के स्टापेज की मांग की जा रही है । इनका स्टापेज शीघ्र किया जाना चाहिए तथा 2 नं. प्लेटफार्म का भी निर्माण कराकर एक नं. तथा 2 नं. प्लेटफार्म दोनों पर यात्रियों की सुविधा हेतु शेड भी लगाया जाना चाहिए । इसी तरह हरपालपुर रेलवे स्टेशन पर सभी गाड़ियों का स्टापेज है किंतु खजुराहो जाने वाली महाराजा एक्सप्रेस का स्टापेज नहीं है उसका भी स्टापेज बनाया जाना चाहिए । ओरछा धार्मिक एवं पर्यटन केन्द्र की दृ-टि से महत्वपूर्ण स्थान है । किंतु ओरछा स्टेशन बहुत छोटा है । इसके प्लेटफार्म की लंबाई बढ़ाकर यहां सभी एक्सप्रेस ट्रेनों का स्टापेज बनाया जाना चाहिए । उल्लेखनीय है कि ओरछा में प्रतिदिन बहुत बड़ी संख्या में विदेशी पर्यटक भी अनेक देशों से आते हैं । किंतु यहां रेल सुविधाओं की काफी कमी है । ओरछा में कम्प्यूटरीकृत रेलवे आरक्षण केन्द्र भी शीघ्र प्रारंभ होना चाहिए ताकि विदेशों से आने वाले मेहमानों को असुविधा न हो ।

हरपालपुर, निवाड़ी एवं ओरछा स्टेशनों के पास बने रेलवे फाटकों के दोनों तरफ यह रा-ट्रीय राजमार्गों पर स्थित है । अतः, बड़ी संख्या में वाहनों की कतारें गेट बंद होने से लगी रहती है । अतः, तीनों स्थानों पर रेलवे ओवरब्रिज शीघ्र बनाया जाना चाहिए । ललितपुर सिंगरोली रेलवे लाइन का कार्य टीकमगढ़ से छतरपुर के बीच में कई स्थानों पर रेलवे ट्रैक की ऊँचाई बहुत ज्यादा होने से किसानों को दूसरी तरफ जाने में बहुत परेशानी हो रही है । अतः, बीच-बीच में गाँव वालों एवं किसानों की सुविधा हेतु रेलवे अंडरब्रिज बनाए जाने चाहिए तथा छतरपुर के नजदीक ढड़ारी गाँव के पास रेलवे स्टेशन

बनाया जाना चाहिए क्योंकि छतरपुर शहर एवं आसपास लगभग 25-30 गाँवों को इस स्थान पर स्टेशन बनने से काफी सुविधा हो जाएगी अन्यथा 20 किलोमीटर दूर जाकर चन्द्रपुरा से यात्रा करनी होगी । बीच में छतरपुर शहर होने से समय भी ज्यादा लगेगा एवं विलम्ब से पहुंचने पर कई बार ट्रेन छूट जाने की भी संभावना बनी रहेगी ।

आजादी के बाद रेलवे द्वारा सिर्फ 10,677 किलोमीटर नई लाइनों का विस्तार हुआ है जो कि देश की भौगोलिक क्षेत्रफल को देखते हुए काफी कम है । आज भी देश के कई राज्यों के अनेक जगहों तक रेल लाइन ही नहीं बिछ पाई है जो कि लम्बे समय से ट्रेनों के आने का इंतजार कर रहे हैं । नई रेल लाइनों को बिछाए बगैर पुराने नेटवर्क पर ही लगभग 200 और नई ट्रेनों का बोझ डाल दिया है । पिछले साल जिन योजनाओं की घो-णा की गई थी कि वे अब तक पूरी नहीं हो पाई हैं । रेलवे ने व-र्ा 2011-12 के लिए 1000 किलोमीटर की गई रेल लाइन बिछाने का लक्ष्य रखा है किन्तु रेल लाइन बिछाने का लक्ष्य 30 प्रतिशत कम रहने की संभावना है ।

पिछले व-र्ाों से लगातार विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशनों का इंतजार घो-णा होने के बाद भी कर रहे लोगों का अभी तक यह स्वप्न ही लग रहा है । इसके साथ ही वह स्टेशन जो माडल स्टेशन बन चुके हैं, उनके रख-रखाव के प्रति जितना ध्यान दिया जाना चाहिए, वह नहीं दिया जा रहा है । इसका रेलवे बजट में कोई उल्लेख नहीं किया गया है । यात्री सुविधाओं के लिए पैरामीटरों एवं दिशा निर्देशों को ध्यान में रखा जाना चाहिए ।

रेलवे बजट को गरीबों का बजट बताया गया, आम आदमी का बजट कहा गया किन्तु एक आदमी को रेलवे स्टेशन पर न तो पीने लायक पानी मिलता है और न ही साफ सुथरे शौचालय मिलते हैं । अगर रेल यात्री को प्यास लगती है तो 12-15 रुपये में मिनरल वाटर खरीदना पड़ता है । रेलवे स्टेशन के शौचालय भी बदहाल रहते हैं ।

ग्रामीण क्षेत्रों के रेलवे स्टेशन जहां सबसे ज्यादा संख्या में भारत का आम आदमी मजदूर किसान पैसेंजर ट्रेनों से यात्रा करता है वहाँ तो दूर-दूर तक न पीने का पानी होता है न शौचालय की व्यवस्था, न ही रोशनी का उजाला तथा प्लेटफार्म भी काफी नीचा रहता है जिससे ट्रेनों में चढ़ने में वृद्ध महिला, पुरु-ों एवं छोटे बच्चों तथा बीमार लोगों को अत्यधिक कठिनाई का सामना करना पड़ता है लेकिन किसी भी मंत्री के रेल बजट में छोटे स्टेशनों की इन यात्री सुविधाओं को ठीक करने की दिशा में कोई योजना नहीं बताई जाती । इस रेल बजट में भी मुम्बई, कोलकाता, चेन्नई जैसे महानगरों के बारे में तो कई घो-णाएं की गई किन्तु छोटे स्टेशनों को नजरअंदाज किया गया है ।

रेल बजट की सबसे खतरनाक घो-णा रेल पटरियों के किनारे की जमीन पर अतिक्रमण को हटाकर अतिक्रमणकारियों को मकान देने की योजना से भवि-य में नए इलाकों में रेल लाइनों के किनारे नई झुग्गियां देखने को मिले तो कोई बड़ी बात नहीं होगी । वोट बैंक की राजनीति तक तो ठीक है, किन्तु रेलवे की कीमती जमीन हमेशा के लिए हाथ से निकल जाएगी । दूसरी अभी कई स्टेशनों के पास रेलवे की रिक्त पड़ी भूमियों पर अनाधिकृत कब्जा कर खेती कर रहे हैं तथा उनके स्थानों पर दूसरों को ठेके पर दे रखी है । ऐसी सारी भूमियों को अतिक्रमणकारियों से मुक्त कराने की दिशा में कुछ भी उल्लेख बजट में नहीं किया गया । बीना स्टेशन के पास रेलवे की सैंकड़ों एकड़ जमीन पर अवैध कब्जा एवं खेती हो रही है तथा अनेक बार कहने पर भी विभाग उदासीन दिखाई दे रहा है । इस पर कार्यवाही होनी चाहिए ।

एक और उल्लेखनीय बात है जो रेलवे को और भी कठिनाई में ला सकता है । पहले ही रेलवे की हालत छठे वेतन आयोग से खराब है । ऐसे में पौने दो लाख कर्मचारियों तथा 16 हजार पूर्व सैनिकों की भर्ती की घो-णा का कदम रेलवे का और

बोझ बढ़ाएगा । बड़ी मुश्किल से 17 लाख से 14 लाख कर्मचारियों पर संतुलित हुई रेलवे फिर से अव्यवस्था का शिकार हो जाएगी ।

कई ट्रैकों पर आजादी से पहले के जीर्ण-शीर्ण पुलों पर से ट्रेनों की आवाजाही हो रही है । उनके पुनरूद्धार की आवश्यकता है । इसके साथ ही लम्बी दूरी की ट्रेनों, एक्सप्रेस ट्रेनों के आगे पीछे तथा बीच में आम आदमी गरीब आदमी को रेल यात्रा हेतु सामान्य डिब्बों की संख्या को बढ़ाया जाना चाहिए । साफ स्वच्छ भोजन ट्रेनों एवं प्लेटफार्म पर उपलब्ध कराना चाहिए । पिछले बजट में की गई लगभग 250 परियोजनाएं अभी भी लंबित हैं । वर्तमान गति से कार्य हुआ तो पूरा करने में एक दशक लग जाएगा । दरअसल भारतीय रेल को अति आधुनिक बनाए जाने की जरूरत है । सुरक्षा के दृ-टिकोण से स्टेशनों को नई तकनीक से लैस किया जाना चाहिए । बंगाल के साथ ही देश के सभी राज्यों में रेल सुविधाओं का विस्तार अलग भा-ण अलग देश फिर भी अपना एक देश इस भावना से होना चाहिए । मध्य प्रदेश के पिछड़े हिस्से बुंदेलखण्ड के टीकमगढ़ छतरपुर में भी सवारी डिब्बा, मालगाड़ी डिब्बा अथवा रेल के पहिए बनाने का कारखाना लगाने की पहल होनी चाहिए ताकि वहाँ भी आर्थिक विकास समरसता से हो सके । लोगों को रोजगार उपलब्ध हो सके ।

***श्री श्रीपाद येसो नाईक (उत्तर गोवा):**

माननीय रेल मंत्री जी के वर्ष 2011-12 का बजट प्रस्तुत किया । मेरा मानना है कि 'रेल' भारत के गरीब व मध्यम वर्ग जनता की लाइफ लाइन है । जिस प्रकार शरीर को स्वस्थ रखने के लिए, शरीर के सभी अंगों में खून का संचार होना आवश्यक है ठीक उसी प्रकार देश के कोने-कोने में जनता के लिए रेलवे की सुविधा आवश्यक है तभी हम कह पाएंगे कि देश का विकास हुआ है ।

मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूँ कि उन्होंने पिछले कई वर्षों से की जा रही वास्को डि गामा (गोवा) से वालांकिनी (चेन्नई) की मांग को स्वीकार कर हफ्ते में 1 दिन ट्रेन चलाने का वायदा किया । महोदया, यह तो केवल झुनझुना है । इस सेक्टर पर हफ्ते में प्रतिदिन नहीं तो कम से कम 3 दिन ट्रेन जरूर चलाई जाए ।

सभी सांसदों ने विभिन्न क्षेत्रों को रेल मार्ग से जोड़ने की मांग की है । सभी मांगों को मानना तो संभव नहीं है किन्तु जायज व जरूरी मांगें मानी जानी चाहिए । इस बजट में सरकार ने 2 प्रतिशत मांगें भी नहीं मानी हैं ।

मैं गोवा से निर्वाचित हूं । यह एक छोटा किन्तु महत्वपूर्ण प्रदेश है । पूरे विश्व के देशों से तथा भारत के विभिन्न प्रदेशों के लोग सैलानी के रूप में गोवा आते हैं क्योंकि यहाँ सुन्दर टूरिस्ट स्पॉट है । इसलिए हमने मांग की थी कि कोंकण रेलवे का रूट डबल ट्रैक करके गोवा-मुम्बई-गोवा, गोवा-मंगलौर-त्रिवेन्द्रम-मंगलौर-गोवा सेक्टरों में गाड़ियां चलाई जाए किन्तु इस बजट में हमारी मांग ठीक तरह से पूरी अनदेखी हुई है ।

गोवा की जनता ने कंज्यूमर एसोसिएशंस न्यूजपेपर्स एण्ड रिप्रेजेंटेटिव्स के माध्यम से भी सरकार का ध्यान अपनी असुविधाओं की ओर खींचा है । मैंने स्वयं रेल मंत्री जी से अनुरोध किया कि नई लाइनें बिछाने व गाड़ियां चलाने की जरूरत है । मंत्री महोदय

---

* Speech was laid on the Table

ने साउथ वेस्टर्न रेलवे रूट में मीटर गेज से ब्रोड गेज बनने के बाद पहले चलने वाली गाड़ियों को बंद कर दिया है, इससे पूरे गोवा की जनता में भारी निराशा है । सरकार नई गाड़ियां चलाने की बजाय पिछली चलने वाली गाड़ियां रद्द कर रही है । इस संदर्भ में निम्न मांगें/प्रस्ताव व सुझाव प्रस्तुत हैः-

वास्को डि गामा-मिराज-वास्को डि गामा जो फास्ट ट्रैक ट्रेन चलती थी, उसे शीघ्र शुरू किया जाए ।

गोमांतक एक्सप्रेस - जो वास्को डि गामा से डीसीएसटी मुम्बई वाया लोंडा, पूना चलती थी, उसे पुन प्रारंभ किया जाए ।

1996 तक चलने वाली वास्को डि गामा-तिरूपति-सिकन्दराबाद हैदराबाद लिंक एक्सप्रेस को फिर से शुरू कर दिया जाए ।

वास्को डि गामा से बीजापुर-सोलापुर के बीच ब्रॉडगेज बनने से चलने वाली एक्सप्रेस गाड़ियों को पुनः शुरू किया जाए ।

गाड़ी नं. 17310/17309 वास्को डि गामा-यशवंतपुर (बंगलौर) को सप्ताह में 2 दिन के बजाय डेली चलाया जाए व इसका नाम ''सिद्धारूढ़ एक्सप्रेस'' कर दिया जाए ।

गाड़ी नं. 17312/17311 वास्को डि गामा-चेन्नई एक्सप्रेस सप्ताह में 2 दिन चलाई जाए व इसका नाम ''दूध सागर एक्सप्रेस'' कर दिया जाए ।

गाड़ी नं. 17301/17302 मैसूर-धारवाड़ एक्सप्रेस, 17225/17226 विजयवाड़ा-हुबली अमरावती एक्सप्रेस को वास्को डि गामा (गोवा) तक एक्सटेंड किया जाए ।

सावर्डे-कुडचडे साउथ वेस्टर्न रेलवे स्टेशन को ''आदर्श'' स्टेशन बनवाया जाए ।

आन्ध्र प्रदेश के हजारों लोग गोवा में स्थाई रूप से रहते हैं । गाड़ी नं. 8048 वास्को डि गामा से हावड़ा एक्सप्रेस के नाम से हफ्ते में 4 दिन चलती है । यात्रियों की संख्या व कनेक्टीविटी देखते हुए इसे डेली चलाया जाए ।

गाड़ी नं. 7226 अमरावती एक्सप्रेस को वास्को डि गामा तक एक्सटेंड किया जाए ।

गाड़ी नं. 2779 गोवा एक्सप्रेस वास्को डि गामा-निजामुद्दीन (दिल्ली) जाने वाली गाड़ी को हरिप्रिया एक्सप्रेस से कनैक्ट किया जाए ताकि हैदराबाद तिरूपति जाने वालों को सुविधा मिले (पहले इसका कनेक्शन लोंडा स्टेशन पर था) ।

गोवा क्षेत्र की जनता वास्को डि गामा (गोवा) से तिरूपति के लिए डायरेक्ट तुरंत सेवा प्रारंभ करने की मांग करती है ।

मा. रेल मंत्री जी ने अपने वायदे में मडगांव को वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने का वायदा किया था, जो अब तक नहीं हुआ है । माननीय मंत्री जी बताएंगी कि यह कब प्रारंभ होगा ? गोवा की राजधानी के समीप करमाली स्टेशन है व सैलानियों की दृ‍ष्टि से थीवी व काणकोण स्टेशन है । कृपया इन्हें आदर्श स्टेशन की स्वीकृति दें ।

विश्व पर्यटन की दृ‍ष्टि से गोवा प्रदेश है । यहां सर्वाधिक पर्यटक आते हैं । मैंने पिछले बजट में माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान ''व्हील ऑन पैलेस'' गाड़ी गोवा में शुरू करने की ओर दिया था । इससे मंत्रालय को अच्छी आमदनी व प्रसिद्धि मिलेगी । आंध्र प्रदेश में पीठापुरम रेलवे स्टेशन है जो श्री श्रीपाद श्रीवल्लभ स्वामी जी का जन्म स्थान है। इसके दर्शन के लिए प्रतिदिन हजारों की संख्या में भक्त विभिन्न क्षेत्रों से आते हैं । अतः, पीठापुरम स्टेशन पर सभी गाड़ियों के रूकने की व्यवस्था की जाए ।

महारा-ट्र के सोलापुर जिले में ''माँ तुल्जा भवानी'' का विशाल मंदिर है । इसे तुल्जापुर शक्तिपीठ के नाम से जाना जाता है । अमावस्या व पूर्णिमा के दिन लाखों की संख्या में भक्त यहां आते हैं । रेल सेवा केवल सोलापुर तक ही है, सोलापुर से तुल्जापुर की दूरी केवल 48 किलोमीटर है । अतः, सोलापुर से तुल्जापुर रेलवे लाइन बिछाने की स्वीकृति देने की कृपा करें ।

जैसा मैंने पहले कहा कि गोवा एक जाना-माना टूरिस्ट स्पॉट व शांतिप्रिय प्रदेश है । रेलवे लाइनें बिछाने के लिए जो भी योजनाएं बजट में दी गई हैं, गोवा में वे ठीक ठाक तरीके से चल सकती हैं । साउथ वेस्टर्न रूट को मीटर गेज से ब्रॉड गेज करवा दिया, किन्तु जो 4 गाड़ियां पहले चलती थी वे बंद हो गईं । उन्हें पुनः चलाना आवश्यक है ।

माननीय रेल मंत्री जी ने अपने बजट भा-ण में (पैरा 45) घो-ित किया कि जो राज्य 'समस्या रहित रेल परिचालन' सुनिश्चित करेगा उसे विशे-ा पैकेज के रूप में 2 नई गाड़ियां व 2 नई परियोजनाएं तोहफा के रूप में मिलेगी ।

रेल मंत्री एवं भारत सरकार भली भांति जानती है कि हमारा प्रदेश शांतिप्रिय प्रदेश है, हमारे यहां कभी समस्याओं पर विवाद नहीं हुआ । रेलवे के वि-ाय में व-ाों से यह प्रदेश समस्या रहित है । अतः माननीय मंत्री महोदया के अनुसार उपरोक्त पैकेज को पाने का पात्र गोवा प्रदेश है । कृपया यह पैकेज गोवा को देने की कृपा करें ।

***श्री राधा मोहन सिंह (पूर्वी चम्पारण):** मा0 रेल मंत्री जी के इस रेल बजट के बाद भी रेलवे में जो जैसा था वैसा ही रहने वाला है । बदलाव की उम्मीदें गलतफहमी हो सकती है । इस बजट में रेल मंत्री जी ने यह साबित किया है कि उनकी रेल यूं ही चलेगी । पश्चिम बंगाल में आगामी विधानसभा चुनावों के कारण योजनाओं का ऐसा पिटारा खोला जिनके पूरा होने में संदेह ही संदेह है । घो-णाओं में उम्मीदों के सितारे ज्यादा हैं, हकीकत के कम ।

वर्ष 2011-12 के लिए जो रेल बजट प्रस्तुत किया है उसमें कई बातें विरोधाभासी है और तथ्यों को भी छुपाया गया है । कहा गया है कि आपरेटिंग रेशों 95 फीसदी से 92.1 पर आ गया है । आपरेटिंग रेशों ही वह बैरोमीटर है जिससे रेलवे के माली हालत का अंदाजा लगाया जा सकता है । 100 रुपया कमाने के लिए रेल बजट में जारी आंकड़ों के हिसाब से रेलवे तकरीबन 92 रुपया खर्च कर रहा है । यानी स्थिति ठीक हुई है ।

रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष ने यह बताया है कि कोहरे के समय हमने गाड़ियां रद्द नहीं की । पहले केवल 20 जोड़ी गाड़ी रद्द की गयी थी । बीना, झांसी खड में कोहरा नहीं था तो हमने लम्बी दूरी की गाड़ी चलाई जिससे यात्री रेलवे के साथ बने रहे । इससे रेलवे को फायदा हुआ । कोयले की ढुलाई भी लक्ष्य से ज्यादा कर हमने राजस्व जुटाये ।

ऐसी बातें आज किसी को पच नहीं रही है, क्योंकि 94.4 करोड़ टन माल लदान के लक्ष्य को रेल मंत्रालय इस साल पूरा न कर सका । रेल यात्रियों से कमाई को रेलवे हमेशा से बेहद कम मानता रहा है । यात्री किराया न बढ़ाने से रेलवे को 45 हजार करोड़ रुपया सालाना के घाटे को खूब प्रचारित किया जाता रहा है, तो यात्रियों से इतनी कमाई कैसे हो सकती है कि आपरेटिंग रेशों में अंतर आ जाये । यह वि-नय रेल विशे-ज्ञों को भी आश्चर्य में डाल रहा है । आंकड़ों के भ्रम जाल में तथ्यों को छिपाया तो नहीं जा रहा है ?

मा0 मंत्री जी ने बजट में 33 रेलगाड़ियों के विस्तार के अलावा 56 नई एक्सप्रेस, नौ नई दुरंतो, तीन नई शताब्दी, 22 नई डीएमयू और 13 पैसेंजर ट्रेनों सहित कुल 103 नई ट्रेनों की घो-णा की है । मैं रेलवे का विशे-ज्ञ नहीं हूँ, किंतु रेलवे बोर्ड के पूर्व अध्यक्ष राणा जी ने जो बातें कही हैं कि 200 रेल-रूट हाई डेंसिटी पर चल रही है, जिनमें से 101 रूट पूरी तरह फुल है । रूट पर गाड़ियों की पहले से ही रेलमपेल है और फिर से नई गाड़ी चलाये जाने की घो-णा कर दी गई जो सुरक्षित रेल यात्रा के लिहाज से ठीक नहीं है ।

मैं यह जरूर जानना चाहता हूँ कि नई ट्रेनों के जश्न में वर्तमान जर्जर पटरियां कब तक सिसकेगी ? पिछले पाँच व-र्षों में पटरियों के नवीकरण के लिए किस गति से काम किया गया है । क्या जर्जर पटरियां बढ़े हुए यात्री और माल यातायात के बोझ को सहन कर पायेगी ?

---

* Speech was laid on the Table.

इस बार के बजट में 25 नई रेल परियोजनाओं की घो-णा में वही चतुराई से इस तथ्य को भी छिपा लिया कि पूरे देश में 47 हजार करोड़ की 144 रेल परियोजना व-ों से लम्बित है और फाइलों में धूल खा रही है ।

पिछले व-र् बजट में विश्वस्तरीय स्टेशन बनाये जाने की घो-णा तो पूरी नहीं हुई और नई लाइन बिछाने के 1000 कि.मी. के लक्ष्य को भी रेल मंत्रालय ने पूरा नहीं किया दूसरी ओर ट्रेनों की टक्कर रोकने वाली नई प्रणाली, इंजनों में सुधार, सिग्नल और सूचना प्रणाली के आधुनिकीकरण और पटरियां बदलने जैसे काम बार-बार घोि-त होकर रह जाते हैं । लगातार रेल दुर्घटनाएं हो रही हैं और सुरक्षा के प्रबंध पीछे छूट रहे हैं । बार-बार चर्चा के बाद भी खानपान से लेकर चादर तकिये की सफाई जैसी सेवाओं में साफ गिरावट देखी जा सकती है । रेलवे को व्यवसायिक उपक्रम बनाने की रेल मंत्रालय की उत्सुकता ज्यादा है इससे मेरी असहमति नहीं है, किंतु मंत्रालय को सामाजिक सरोकार से भी जुड़ना होगा । यात्री सुविधाओं की अनदेखी कर रेलवे कभी तरक्की नहीं कर सकती । यात्री सुविधाओं के प्रति हम कितने सचेत हैं, मंत्रालय के विभिन्न स्तरों के अधिकारी कितनी प्रतिबद्धतापूर्वक कार्य कर रहे हैं ? इसकी भी समीक्षा होनी चाहिए । आज स्टेशनों पर उमड़ी यात्रियों की लम्बी कतारें टिकट खिड़की पर देखी जा सकती है । प्लेटफार्मों की साफ सफाई उसी दिन होनी है जब कोई वी.आई.पी. जाने वाला है । यात्री प्रतीक्षालयों पर स्थान-स्थान पर पुलिस का कब्जा है ।

यदि देखा जाए तो पिछले आठ सालों से रेलगाड़ी के किराये में किसी तरह की वृद्धि नहीं की गयी है । हर बार आम आदमी का हवाला दिया जाता है, लेकिन आम आदमी की सीमा साधारण किराये तक ही होना चाहिए न कि ए.सी. और सुपर ए.सी. श्रेणी के लिए । अमीर तबके को लाभान्वित कर सरकारी बोझ बढ़ाने का क्या औचित्य है ? मा0 रेल मंत्री जी का राजनीतिक कद बढ़ाने के इरादे और पूर्व रेल मंत्री जी के तर्ज पर चलने की तमन्ना रेलवे के भवि-य को चौपट ही करेगा ।

मैं बिहार से आता हूँ । हमारी कई परियोजनाएं लंबित हैं या धीमी गति से चल रही है । हाजीपुर सुगौली रेल लाइन निर्माण की गति तेज होनी चाहिए । बाबुधाम मोतिहारी से रीगा रेल लाइन निर्माण के लिए अभी तक कोई राशि नहीं दी गयी है । चकिया जैसे महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन यात्री सुविधाओं के अभाव में कराह रहा है ।

चम्पारण महात्मा गांधी की कर्म भूमि रही है । मोतिहारी चम्पारण का मुख्यालय है । गांधी की कर्मभूमि के कारण मोतिहारी स्टेशन का नाम बाबूधाम मोतिहारी रखा गया । महात्मा गांधी की एक छोटी सी मूर्ति लग गयी है, किंतु वहां प्लेटफार्म की दुर्दशा, नागरिक सुविधाओं का अभाव और कर्मचारियों की कमी के कारण टिकट काउंटर पर भारी भीड़ देखकर महात्मा गांधी की पत्थर की मूर्ति आंसू बहा रही होगी । मोतिहारी एवं चकिया जैसे घनी आबादी के शहरों में ओवर ब्रिज भी बनाए जाने की आवश्यकता है ।

मैं मा0 रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि बाबूधाम मोतिहारी एवं चकिया स्टेशनों की दशा सुधारने हेतु अविलम्ब कदम उठाने की कृपा करें ।

***श्री राकेश पाण्डेय (अम्बेडकर नगर):** मैं आपका ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र जनपद अम्बेडकर नगर, अकबरपुर (उ.प्र.) की ओर आकर्ित करना चाहता हूं कि अकबरपुर रेलवे लाइन पर ओवर ब्रिज बन जाने के कारण समपार फाटक बंद कर दिया जाए। आपके विभाग द्वारा आश्वासन दिया गया था कि अन्डरग्राउंड समपार बनाया जाएगा। आसपास कई स्कूल एवं कालेज बने हैं। छात्रों को स्कूल जाने के लिए लगभग एक किलोमीटर की दूर तय करके जाना पड़ता है।

अतएव मेरा अनुरोध है कि उक्त रेलवे लाइन पर अन्डरग्राउंड समपार बनाने हेतु संबंधित अधिकारियों को आदेश निर्गत करने का क-ट करें।

---

* Speech was laid on the Table

*__श्री तूफानी सरोज (मछलीशहर):__ मैं आपका ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र मछलीशहर, उत्तर प्रदेश की निम्न महत्वपूर्ण समस्याओं की ओर आकृ-ट करना चाहता हूं और उम्मीद करता हूं कि आप इस संदर्भ में आवश्यक कदम उठाएंगी ।

1. पूर्वोत्तर रेलवे के औड़िहार रेल जंक्शन से जौनपुर जाने वाली मीटरगेज लाइन ब्राड गेज में बदली जा चुकी है । उस पर रेलगाड़ियां भी चलने लगी हैं । जौनपुर से एक रेल लाइन वाराणसी जाती है और जौनपुर-वाराणसी रेल लाइन पर स्थित जफराबाद से एक रेल लाइन वाया सुल्तानपुर होकर लखनऊ जाती है । जौनपुर-वाराणसी रेल लाइन पर गोमती नदी पर एक रेल पुल है । यदि इस रेल पुल के पास से एक बाईपास बनाकर जफराबाद-सुल्तानपुर रेल लाइन को जोड़ दिया जाता तो बलिया, गाजीपुर जौनपुर होकर लखनऊ के लिए नया रेल रूट तैयार हो जाएगा ।
2. मड़ियाहूँ तहसील मुख्यालय के पास उत्तर रेलवे पर पुराने समय का गेट लगा हुआ है जहाँ पर गर्मियों में घंटों सड़कों पर जाम हो जाता है । मेरी माँग है कि ट्रैफिक की समस्या से निजात पाने के लिए वहाँ लिफ्टिंग गेट बनाया जाए ।
3. बरसठी स्टेशन की लंबाई एवं उच्चीकरण की व्यवस्था की जाए ।
4. बरसठी स्टेशन पर गोदान एक्सप्रेस का ठहराव सुनिश्चित किया जाए ।
5. बरसठी स्टेशन के पास पुराने गेट को बदल कर लिफ्टिंग गेट लगाया जाए ।
6. पटना-मथुरा एक्सप्रेस तीन दिन जौनपुर जंक्शन से होकर तथा तीन दिन जौनपुर सिटी से होकर चलती है । उक्त ट्रेन जौनपुर जंक्शन पर रुकती है और जिस दिन वह जौनपुर सिटी से होकर गुजरती है, वहाँ नहीं रूकती है । अतः उक्त ट्रेन को जौनपुर सिटी पर भी रोके जाने की व्यवस्था की जाए ।

* Speech was laid on the Table.

[*] **SHRI MANICKA TAGORE (VIRUDHUNAGAR) :** Rail infrastructure is crucial for a coastal state like Tamil Nadu, situated in distant corner of the country while the consuming market of the country is at the other end thousands of kilometere away. Unless this infrastructure is developed industry will not penetrate the state beyond Chennai. Over eighty per cent of the railway track from Chennai Egmore to Kanniyakumari, the life line of the state is a single track railway line with partial electrification, creating a serious bottleneck in freight movement besides preventing the railways to introduce modern passenger trains like Shatabdis. After setting up the integral Coach Factory in Perambur in 1950's no new manufacturing unit has come up in Tamil Nadu on behalf of the railways.

We, the Congress members of Parliament are drawing your kind attention for allocation of more funds for ongoing projects, take a final decision on the assurance given by Railway Minister on freight corridor for southern India with Chennai as nodal point, set up new railway manufacturing units including speeding up the commissioning schedule of the second coach factory announced in the last budget besides introduction of new trains. The Railways have sanctioned the neighbouring Kerala three manufacturing units.

The doubling project between Chingelpet and Dindigul in Chennai Egmor Kanniyakumari section, though sanctioned three years ago is progressing at snail's pace for want of funds. Hardly 20 per cent of the work has been completed so far. A sum of Rs.500 crore should be earmarked during the current year (2010-11) so that the project could be completed in two years. The Railways should also give clearance for the doubling project between Madurai and Kanniyakumari at the earliest. The ongoing rail electrification work between Tiruchirapalli and Kanniyakumari should be completed this year itself.

We are happy to learn that the freight corridor project between Mumbai and Delhi and Ludhiana and Calcutta which is going to attract very massive investment in the region is scheduled to be completed in 2016. We wish to recall

[*] Speech was laid on the Table.

the solemn assurance given by the then Railway Minister Laloo Prasad Yadav in the Lok Sabha 4 years ago that railways will take up the freight corridor project for sourthern India with Chennai as the nodal point and linking it with Bangalore, Mumbai, Delhi and Calcutta. This assurance still remains on paper and no mention is being made in the railway budget. To allay the apprehension of people of Southern India of discrimination, this project should be implemented without any further delay and completed in a time bound manner.

Gauge conversion projects has been going on in Tamil Nadu for the past 20 years to correct the historicial wrong of nearly 80 per cent of the railway track in meter gauge till 1994. It is gratifying that a sum of Rs.460 crores have been earmarked for gauge conversion projects in the state during the current year. The two projects we like to be completed in the next two years are Podanur- Pollachi in Coimbatore Dindigul section and Tiruvarur-Karaikudi. A sun of Rs.300 crore should be allocated for this purpose. The Manamadurai-Virdhunagar gauge conversion work started nearly three years ago should be completed this year. A sum of Rs.50 crores should be allocated for the purpose. Gauge conversion work on Villupuram Katpadi has been completed nearly a year ago. The railway safety division is taking its own time to complete their work. This work should be speeded up and the railway line opened for traffic at the earliest.

The allocation of funds for new railway lines in the state during the current year is pathetic to say the least at Rs.177 crore. A sum of Rs.7 crore is earmarked for Rs.600 crore Chennai Cuddalore railway line and Rs.30 crores for Erode Palni railway line. Fund allocation for both these projects should be considerably stepped up considering that the total cost of both the projects is over one thousand crore. Both these projects were cleared three years ago.

As many as five new railway line projects were cleared by the railways way back in 2006 but the Planning Commission put the spokes by insisting that the state government should contribute 50 percent of the total cost. The projects are Ariyalur Thanjavur, Dindigul Kumili, Tirvannamalai Jolarpettai and

Needamangalam-Pattukotai. We are surprised to find in the railway budget that another survey is going to undertaken for all these projects de novo. The fate of Ariyalur Thanjavur new line project is however not known. Another survey means that these projects are as good as dead or will take decades to be implemented. All these projects which have already been cleared by the railway board should be implemented without resort to fresh surveys.

The Railway Minister hinted while presenting the budget that suburban train services are confined only to four metropolitan cities and therefore cannot be extended to other states. This vestige of British rule needs to be broken with a start from a highly urbanized state like Tamil Nadu.

Suburban services should be introduced in Madurai connecting Sivaganga, Virudhunagar and Dindigul, Coimbatore with-Pollachi-Erode-Mettupalayam and Trichi with Thanjavur and Lalgudi.

For development of suburban services in and around Chennai the Railways should consider setting up Chennai Rail Vikas Corporation on the lines of similar corporation already set up for Mumbai and Calcutta. Suburban services in Chennai should be extended to Katpadi and Gudur. The MRTS line between Chennai Beach and Velacherry has been completed after span of thirty years. The circuit should be completed by extending the railway line from Velacherry to St. Thomas Mount during the current year.

Sufficient funds should be earmarked for development of passenger terminal at Tambaram. This project was sanctioned three years ago and a very meager sum of Rs.7 lakhs have been earmarked in the budget during the current year for its development. When Delhi, Mumbai and Calcutta can have four to five passenger terminals, Chennai urgently needs the Tambaram terminal for south bound trains as a third terminal. Another terminal should come up at Royapuram exclusively for trains going to eastern India so that the existing Chennai Central and Egmore stations can be decongested.

Trains :

Ninety per cent of the trains bound for Tamil Nadu from other states including Delhi stop with Chennai Central, situated in one corner of the state. Majority of trains do not crisscross the state and therefore people of the state do not benefit from this exercise. For instance four of the six new Express trains introduced under the Tamil Nadu quota of the railway budget hardly pass through 20 pre cent of the total distance in the state. They are Chennai Shridhi, Chennai Mysore, Purulia Villupuram, Kharagpur Villupuram. The last two trains are specifically meant for patients from eastern India taking treatment in Christian medical college hospital Vellore. These two trains should be at least extended to Kanniyakumari so that there could be better south east connectivity.

Tirukural Express between Nizamuddin and Kanniyakumari was introduced a weekly train nearly seven years ago. Nizamuddin Madurai Sampark Kranti Express runs twice a week. Both these trains crisscross the entire state should be run on a daily basis. The newly introduced Vivek Express which reaches Kanniyakumari using a circuitous Kerala route should be made to run through the shortest route through Tamil Nadu.

No Rajya Rani Express is introduced for the state though 10 such trains are introduced in the current railway budget. We demand that a Rajya Rani train be introduced between Chennai Egmore to Tiruneivelli/Tuticorin.

In terms of announcement of new trains made in the 2009-10 Railway Budget, some of them are yet to be introduced in Tamil Nadu. These include Bharat Tirth trains starting from Madurai and Rameshwaram connecting pilgrim centers all over the country. This project has not taken off. A bi-weekly train was announced in the last budget between Madurai and Tirupati is yet to start. Both these trains should be inaugurated without any further delay. Maduri and Rameshwaram should be declared as pilgrim hub of the country and more trains should be introduced from these pilgrim towns.

Out of the 584 railway stations in the country declared as model Adarsh Railway stations Tamil Nadu has secured hardly five railway stations of Kumbakonam, Mayilduthurai, Nagore, Tirupur and Tuticorin. The railways should declare at least 25 railway stations in the state as Adarsh model railway stations so that people realize that the railways care for the passengers.

*__श्री खिलाड़ी लाल बैरवा (करौली धौलपुर):__ रेल बजट में आम गरीब के लिए किराये में वृद्धि न कर समस्त लोगों को फायदा पहुंचाने वाला बजट है । जिसमें नई 114 परियोजनाओं का सर्वेक्षण हो चुकी लाइनों को प्रस्तावित प्रधानमंत्री रेल योजना के माध्यम से शुरू किया जायेगा यह एक ऐतिहासिक योजना है । राजस्थान को आपने 16 नई ट्रेनें, 6 ट्रेनों का विस्तार, 5 के फेरों में वृद्धि, 8 आदर्श स्टेशन और 29 रेलवे ओवर ब्रिज बनाने का प्रदेश को सौगात दी है, का राजस्थानी तहेदिल से स्वागत करते हैं ।

मैरे संसदीय क्षेत्र करौली धौलपुर के धौलपुर रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने की माँग करता हूँ एवं डांग क्षेत्र जो विकास की मुख्य धारा से बहुत पीछे है उस क्षेत्र के लिए मैं रेल कारखाना स्थापित करने की मांग करता हूँ । साथ ही आपने भारत की राजधानी नई दिल्ली को जयपुर से जोड़ते हुए डबल डेकर ए.सी. ट्रेन चलाने का जो प्रस्ताव है उसका हम स्वागत करते हैं इसी तर्ज पर जो दो बड़ी लाइन है । दिल्ली-मुम्बई रेल लाइन पर दिल्ली से जोड़ने के लिए कोटा से दिल्ली डबल डेकर ए.सी. ट्रेन व दिल्ली झांसी को जोड़ने के लिए ग्वालियर से दिल्ली भी ए.सी. डबल डेकर चलाई जाये । जिसका ठहराव मुख्य स्टेशनों पर करते हुए दिल्ली तक लाया जाये जिससे प्रतिदिन आने वाले राजस्थान मध्य प्रदेश क्षेत्र के व्यापारी, कर्मचारी व आमजन को फायदा मिल सके ।

मैं जयपुर आगरा चलाई जाने वाली शताब्दी के लिए भी आभार व्यक्त करता हूँ एवं आशा करता हूँ कि इस ट्रेन को भी ग्वालियर तक बढ़ाया जाएगा जिससे ग्वालियर जयपुर के लिए जो असुविधा है वो सुविधा यहां के लोगों को मिल सके आपने जो पूर्व सैनिकों, वरि-ठ नागरिकों, कर्मचारियों के बच्चों को जो सुविधा देने की जो घो-णा की है उसका भी मैं स्वागत करता हूँ साथ ही 1.75 लाख जो रिक्त पद है उनको भी भर्तियों के लिए आपने घो-णा की है सराहनीय है । इससे रेल विभाग में जो कर्मचारियों की कमी चल रही थी और जिससे रेलवे कार्य सुचारू रूप से नहीं चल पा रहे थे और रेलवे सुरक्षा और संरक्षा में तकलीफ थी अब इससे फायदा मिलेगा साथ ही मैं यह मांग भी करता हूँ जितने अनुसूचित जाति एवं जनजाति पदों के बैकलाग रिक्तियां हैं इनको भी आप पूरी तरह से भरने के प्रयास करेंगी ।

---

* Speech was laid on the Table.

मानव रहित रेलवे क्रॉसिंगों को सभी को आप 24 घंटे खुलने वाला रेलवे क्रॉसिंग से आमजन को बहुत फायदा मिलेगा और जो दुर्घटनाएं होती हैं उन पर भी कमी आयेगी और भी कई आमजन की जो सुविधाएं आपने बजट में घो-णा की है सराहनीय है । मैं इस रेल बजट की भूरि-भूरि प्रशंसा करता हूँ एवं समर्थन करता हूँ ।

मेरे संसदीय क्षेत्र करोली धौलपुर में गत बजट में अमान परिवर्तन धौलपुर से सरमथुरा करोली गंगापुर तक रेलवे लाइन स्वीकृत की इसके लिए बजट मात्र दूसरे वर्-ा में 25 करोड़ दिया जो बहुत कम है साथ ही अमान परिवर्तन में मोआरी से तातपुर के बाद वंशीपहाड़पुर लाइन तक 10-12 कि.मी. लाइन छूटी हुई है उसे भी पूरा किया जाए जिससे यह पूरा सैक्शन लाइन से जुड़ सके व बजट बढ़ाया जाये । अधूरी पड़ी हुई परियोजनाओं को प्रायर्टी पर पूरा किया जाना चाहिए ।

विगत कई व-ाों से माल भाड़े में कोई बढ़ोतरी नहीं है, अधूरी पड़ी परियोजनाएं पूरी कैसे होगी । रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर कैसे डेवलप होगा । हम राजनैतिक पार्टियां चुनावों एवं मेसेज को ध्यान रखकर किराया नहीं बढ़ा रहे हैं लेकिन देश का विकास अवरूद्ध हो रहा है । जनता इस चीज को समझती है । आप देखिए जिस तरह पेट्रोल डीजल को सीधे मार्केट वैल्यू से खरीद से जोड़ दिया तो आज कितना भार सरकार का खत्म हो गया, बात वही हुई कि आप खाते में पैसा जमा नहीं करवायेंगे और निकालेंगे ही निकालेंगे तो खाता एक दिन खाली तो होगा ही । इसलिए मेरा सुझाव है कि सरकार कोई भी हो 5 प्रतिशत प्रतिवर्-ा माल भाड़े व यात्री भाड़े में बढ़ोतरी का फैसला पूरे सदन को लेना चाहिए ताकि हमारा देश और तरक्की कर सके । रेलवे की परियोजनाएं पूरी हो रेलवे का इन्फ्रास्ट्रक्चर और मजबूत हो और जो क्षेत्र आज भी रेल से वंचित हैं । उनको हम रेल लाइन से जोड़ सकें ।

मेरी मांग है कि दिल्ली जयपुर रेल लाइन का डबल लाइन का कार्य चल रहा है । कुछ पोरशन चालू हो गया है, कुछ पर कार्य चालू है लेकिन बांदीकुई अलवर खण्ड जो 60 कि.मी. अभी स्वीकृत नहीं है तो उसे इसी बजट में स्वीकृत किया जाना चाहिए जिससे हम परियोजना को डबल करने पर खर्च किए पैसा का कुछ फायदा मिल सके ।

उदयपुर से हिम्मतनगर अहमदाबाद गेज परिवर्तन लाइन एवं धोलपुर से गंगापुर गेज कनवर्सन का बजट कम आवंटन किया है, ऐसी स्थिति में ये लाइनें कब पूरी होंगी । मेरा निवेदन है कि बजट बढ़ाया जाना चाहिए अन्त में मैं इस बजट का पुरजोर समर्थन करता हूँ ।

*श्रीमती रमा देवी (शिवहर): माननीय रेल मंत्री जी के 2011 के रेलवे बजट से एक राज्य को छोड़कर सभी राज्यों के लोगों एवं केन्द्र शासित प्रदेशों को घोर निराशा हुई है हालांकि रेल किराए और माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की है वैसे तो आठ साल से किराए नहीं बढ़ाए जा रहे हैं बढ़ने भी नहीं चाहिए क्योंकि रेलवे के पास राजस्व बढ़ाने के साधन हैं, रेलवे विकास के लिए अन्य राजस्व स्रोतों से धन एकत्र किया जा सकता है । बिहार के पिछड़ेपन के कारण बिहार के लोग अन्य राज्यों में पलायन करके वहां पर काम कर रहे हैं जो बिहार में आते जाते हैं और बिहार जाने वाली रेल सेवाओं की बुकिंग पाँच सौ से ज्यादा प्रतीक्षा सूची वाली हो जाती है और नो रूम के कारण टिकट ही नहीं मिलती है उनके लिए रेल सेवा मांग के अनुरूप उपलब्ध नहीं है वैसे गत वर्ष भी जो घो-णाएं हुई है उनमें अधिकतर धीमी गति से चली और कई योजनाओं पर काम भी शुरू नहीं हुआ है पिछले बजट में रेलवे जमीन पर 50 केन्द्रीय विद्यालय एवं 10 आवासीय विद्यालय की घो-णा की गई जिसमें एक भी नहीं खोला । 94 आदर्श स्टेशन बनाने की घो-णा की गई जिसमें से आधे स्टेशनों पर चालू काम चालू हुआ है, नए 50 वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने की घो-णा हुई जिसमें से एक भी काम शुरू नहीं हुआ । कैंसर मरीजों को निःशुल्क यात्रा की घो-णाएं की गई जिसे अभी तक लागू नहीं किया गया । इस बार भी घोनित योजनाओं का यह हाल होगा क्योंकि यह बजट विकास की दृन्टि से नहीं अपितु चुनाव की दृन्टि के अंदाज से बनाया गया है ।

रेलवे में गत दो सालों से रेल के डिब्बों में जो गन्दगी रहती है उससे लोगों को बहुत ही असुविधा होती है, शौचालय गंदे रहते है, मैं 20 जनवरी, 2011 को 12501 से दिल्ली लौट रही थी जिसमें काफी गंदगी थी इसमें छह कर्मचारी थे परंतु कोई काम नहीं कर रहा था और जो चादर दी गई है वह काफी गंदी थी जिसकी धुलाई नहीं की गई थी उन्हें कागज के लिफाफे में रखकर यात्रियों की सीटों पर रख दिया जाता है इसकी शिकायत हमने की थी जिस पर कार्यवाही नहीं हुई है और स्थिति में कोई सुधार नहीं हुआ है । एक सांसद की शिकायत पर कार्यवाही नहीं होगी तो जनता का क्या हाल होगा ।

मेरा संसदीय क्षेत्र शिवहर बिहार में स्थित है और जहाँ पर कई योजनाएं ज्यों की त्यों है जिनके विकास पर कोई प्रगति नहीं हुई है । लगता है बजट में ध्यान भी एक ही राज्य पर दिया

* Speech was laid on the Table.

जाता है और कार्य भी एक राज्य में किए जाते हैं । मेरे संसदीय क्षेत्र में जो मेरी मांगें थी उस पर कोई विचार नहीं किया गया है और इस बजट में मेरे संसदीय क्षेत्र की पूरी उपेक्षा की गई है । मेरे संसदीय क्षेत्र में मोतिहारी और सीतामढ़ी के बीच नई रेलवे लाइन बनाने की मांग पर कोई विचार नहीं किया गया है जबकि यह क्षेत्र पूरी तरह से पिछड़ा हुआ है जहां के लोगों का सामाजिक एवं आर्थिक विकास बहुत ही दयनीय है । यहां के लोगों को राँची जाने के लिए कोई रेलवे सेवा नहीं है इसकी मांग की गई परंतु उस पर कोई भी कार्यवाही नहीं की गई और भारत के दक्षिण क्षेत्रों में जाने के लिए मेरे संसदीय क्षेत्र से या होकर जाने वाली कोई सेवा नहीं है लोगों को कई रेल सेवा पकड़नी पड़ती है तब जाकर भारत के दक्षिण भागों में जाया जाता है । इस बजट में 56 नई एक्सप्रेस सेवा चलाई है जिसमें पश्चिम बंगाल के लिए या होकर 17 गाड़ियां हैं जबकि मुजफ्फरपुर से दिल्ली वाया नरकटियागंज गोरखपुर का रेलवे मार्ग भी काफी भीड़-भाड़ है जिस पर एक और गाड़ी चलानी चाहिए । सीतामढ़ी से कोलकाता के लिए सीधी रेल सेवा नहीं है जबकि सीतामढ़ी के आसपास इलाकों के हजारों लोग कोलकाता में काम करते हैं जिन्हें सीतामढ़ी से कोलकाता जाने में काफी दिक्कत होती है । साथ ही साथ सीतामढ़ी माँ सीता की जन्मस्थली होने के कारण पर्यटन की दृ‍ि से भी महत्वपूर्ण है ।

दरभंगा से खुलने वाली मिथिला एक्सप्रेस को सीतामढ़ी से शुरू किया जाए तथा दरभंगा से खुलने वाली मुम्बई की ट्रेन को सीतामढ़ी से शुरू किया जाए ।

माननीय रेल मंत्री जी ने 236 स्टेशनों को आदर्श स्टेशन घोि‍नत किया है जिसमें मेरे संसदीय क्षेत्र का एक भी रेलवे स्टेशन नहीं है जबकि मेरे संसदीय क्षेत्र का बैरगनिया एवं घोडासाहन रेलवे स्टेशन आदर्श स्टेशन के हकदार है बैरगनिया स्टेशन काफी नीचे है उसको ऊँचा किया जाना आवश्यक है जिस पर आज तक काम नहीं हुआ । माननीय रेल मंत्री जी ने मानवरहित रेलवे क्रासिंग बनाने एवं उसमें टक्कर अवरोधी उपकरण लगाने की बात कही है पर धन कहा से आएगा रेलवे की हालत पहले से ही पतली है मेरे संसदीय क्षेत्र में रीगा एवं बैरगनिया रेलवे प्रखंड पर एक रेलवे क्रासिंग था जिस पर एक चौकीदार रहता था इसको हटवा दिया गया तब से सात लोग इस क्रासिंग पर मारे गए और कई मवेशी कट गए हैं इस पर चौकीदार रखने के लिए कई बार आग्रह किया परंतु कार्यवाही जीरो रही । रेलवे विकास के लिए ब्याज पर सरकार से धनराशि लेनी पड़ रही है, 3000 करोड़ ले चुके हैं और 1200 करोड़ लेने वाले हैं इस पर रेलवे को ब्याज समेत चुकता करना है

जिसका रेलवे विकास प्रतिकूल असर पड़ेगा । रेलवे की 97 प्रतिशत वेतन एवं रखरखाव पर खर्च हो जाती है 3 प्रतिशत बचता है उससे रेलवे का विकास मांग के अनुरूप संभव नहीं है । बजट में रेलवे की टिकट की कालाबाजारी की रोकथाम के बारे में कुछ नहीं कहा है जबकि रेलवे टिकटों की कालाबाजारी होती है जिन लोगों को आपातकालीन स्थिति में रेल यात्रा करनी पड़ती है उन्हें तत्काल टिकट नहीं मिल पाता है ।

यह बजट रेल विकास से काफी दूर है और भेदभाव पैदा करता है इससे देश का रेलवे विकास संतुलित ढंग से नहीं होगा इसलिए इस बजट का दिल से विरोध करती हूँ ।

*श्री पशुपति नाथ सिंह(धनबाद): झारखण्ड वासियों की पुरानी मांग धनबाद, रांची, आद्रा, चक्रधरपुर झारखण्ड क्षेत्र में कार्यरत रेल मंडलों को मिलाकर एक जोन बनाया जाए। पारसनाथ स्टेशन से जैनधर्मवलंबियों के विश्व प्रसिद्ध तीर्थ स्थान मधुवन को रेल से जोड़ा जाए तथा इसे गिरीडीह तक विस्तार किया जाए। धनबाद से नई दिल्ली के लिए ट्रेन सुविधा दी जाए। धनबाद से अहमदाबाद के लिए ट्रेन सुविधा दी जाए। धनबाद से गंगा दामोदर एक्सप्रेस पटना तक जाती है इसे बक्सर तक बढ़ाया जाए। रांची से चलने वाली हटिया यशवन्तपुर का धनबाद तक विस्तार किया जाए। महाबोधि एक्सप्रेस को धनबाद से प्रारंभ किया जाए। रांची से जसीडीह सुबह तथा जसीडीह से रांची संध्या को नियमित एक्सप्रेस ट्रेन की सुविधा दी जाए।

आद्रा से बोकरो संपालडीह, भोजूडीह होते हुए एक पैसेन्जर ट्रेन की सुविधा दी जाए। करीब 100 कि.मी. में एक भी पैसेन्जर ट्रेन की सुविधा वर्तमान में उपलब्ध नहीं है। हावड़ा से चेन्नई कोरिमाडह हावड़ा से मुम्बई गीतांजली एक्सप्रैस जैसी सुपरफास्ट ट्रेन ग्रेण्डकोड लाइन से आसनसोल, धनबाद होते हुए चलाई जाए। धनबाद से गिरीडीह होते हुए जसीडीह तक रेलवे लाइन जिससे धनबाद, रांची आदि से जसीडीह होते हुए पटना तथा उत्तरी बिहार, असम आदि की दूरी कम होगी। रांची से कोडरमा की रेल परियोजना जल्द से जल्द पूरी की जाए। रामपुर घाट से जसीडीह की रेल परियोजना जल्द पूरी की जाए।

धनबाद मंडल देश में राजस्व देने के मामले में एक विशि-ट स्थान रखता है। जहां देशभर के लोग रहते हैं तथा यहां से देशभर में रोजगार व्यापार के लिए आते-जाते हैं। लेकिन धनबाद तथा इसके आस पास के करीब डेढ़ करोड़ लोगों के लिए ट्रेन की सुविधा नहीं के बराबर है। सभी ट्रेनों में आरक्षण कोटा धनबाद से बढ़ाया जाए। धनबाद

* Speech was laid on the Table.

में अवस्थित गया पुल तथा कुमारधुबी में सड़क ऊपरि पुल का चौड़ीकरण किया जाए, ताकि जाम की समस्या से छुटकारा हो सके। धनबाद जिला में मोहदा में एनएच - 32 पर ओवरब्रिज बनाया जाए। प्रधानखत्रा स्टेशन के पास ओवरब्रिज बनाया जाए।

*SHRI S.S. RAMASUBBU (TIRUNELVELI): At the outset, I would like to thank Hon'ble Mamata ji for presenting a passenger friendly and growth oriented railway budget in succession for the year 2011-2012.

Since the 1st UPA Government assumes office in 2004, it has untouched the railway passengers from fare hike. Indian railways carry 18 million people average on an everyday basis. Number of people employed is 14 lakh by plying 17,000 trains. It has achieved several milestones viz., longest railway bridge on the Kerala backwaters, rail connectivity to Kashmir, proposed connectivity to northeastern States etc. During the years under the regime of UPA government, railways have undertaken many new projects, BG conversion, electrification, new lines etc.

In the last budget, introduction of many new trains were announced. Our Hon'ble Railway Minister has successfully carried out most of her promises and improved rail connectivity.

In this Budget, Hon'ble Madam has announced All India Security Help Line on a single number set up. Now-a-days, theft, looting and robberies have increased in many sensitive sections and the passengers are feeling a sense of fear in travelling particular routes. They lost their

* Speech was laid on the Table.

valuables and their life is also in danger. The proposed introduction of All India Security Help Line will go a long way to improve the passenger safety.

Railways are facing huge shortage of wagons and coaches. The proposed setting up of new coach and wagon factories are going at snail's pace. With the result, more number of passengers and goods cannot be carried from one place to another. Therefore, railways should be given more thrust to accelerate the production of wagons and coaches.

The proposal of 10,000 shelter units for track side dwellers in Mumbai, Tiruchirappalli is a welcome step. One cannot deny that large number of people are living in huts just near the railway track. This has increased the movement of people, cattle and vehicle along the railway track and poses grave threat for speedy running of trains. Railways should speed up construction of shelter units for track side dwellers and cities like Chennai and Madurai should also be included under this project.

It is a great pleasure that Railways have taken steps for rail connectivity to all North Eastern States except Sikkim. As in case of Andaman & Nicobar Islands, survey was conducting long back for laying of a railway line in the island territory. However, train services were not provided so far. I request the Hon'ble Minister to consider the genuine demand of the people of island territory.

The concession extended to physically challenged persons for travel in Rajdhani and Shatabdi trains, increased concessions to senior citizens, families of press correspondents, reduction of age limit for concessions to women senior citizens, medical facilities to dependent parents of railway employees, scholarship for girl child of Group-D railway employees, additional hostels for children of railway employees are welcomed by all sections of the society.

The proposal to fill 1.75 lakh vacant posts in Group C and Group D posts, Mega Recruitment Drive to cover the backlog of SC/ST and physically handicapped quota and recruitment of 16,000 ex-servicemen and recruitment in RPF are some of the long pending genuine demands. Many of the railway stations in the country are not provided with RPF personnel which results in deprivation of protection of railway properties. I shall, therefore, urge upon the Hon'ble Minister to expedite the filling up of all security related posts in railways.

The proposal to eliminate all unmanned level crossings will not hold good. It is no doubt that huge number of accidents are occurring in unmanned level crossings. There are many villages and places of frequent visits by the people are located beyond unmanned level crossings. If the unmanned level crossings eliminated, the people will suffer a lot to reach

and they will have to travel long distance to reach the other side. Instead of closing the unmanned level crossings, railways may consider outsourcing all of them. With the result, the expenditure outgo will be reduced and all unmanned level crossings can be saved from elimination.

It is a great concern that railway properties are greatly damaged in various parts of the country due to bandh, vandalism, rail-roko agitations, and frequent disruptions by vested interests and anti-social elements. This has resulted huge loss to the railways. To avoid such incidents, I urge the Hon'ble Minister to deal firmly with iron hand on those who are damaging railway properties. Rewarding of States with two new trains and two projects to deal with frequent disruption of trains definitely will yield good results.

In this Budget, bi-weekly Duronto AC is introduced between Chennai –Madurai. There is a huge traffic between Chennai – Madurai/Tirunelveli. This new train certainly will ease the traffic. However, the people of southern Tamil Nadu feel neglected and they are served with very limited train services to reach Chennai. To improve better connectivity, this Duronto may be extended upto Tirunelveli with a stoppage at Madurai alongwith addition of few sleeper coaches so that common man can avail the benefit.

In this year's Budget, railways have announced AC Double Decker between Delhi-Jaipur & Ahmedabad-Mumbai. Introduction of AC double Decker trains will increase carrying capacity of passengers. Railways should identify more such routes like Tirunelveli-Chennai, Chennai-Bangalore and to introduce such trains in future which will greatly reduce road traffic, augment revenue to the railways and ensure more comfort to passengers.

The suburban service in Chennai Beach-Tambaram is going to be extended upto Chengalpattu. It is a welcome step. However, the number of additional trains going to be introduced on this route will not be adequate. Railways should consider increasing frequency of trains accordingly so as to reduce the waiting time of the passengers.

Many of the new trains services viz. Janam Bhoomi Gaurav, Kavi Guru Express and Vivek Express will provide more connectivity to the passengers.

Huge chunk of revenue comes to the Railways by way of freight traffic. Freight rates were revised time and again between two budgets by issuing circulars. If this trend continues, freight traffic will divert to roadways and the revenues meant for railways get reduced. Therefore, I urge upon Hon'ble Minister not to hike the freight rates and to extend due importance for freight booking and freight traffic.

At Chennai suburban railway stations during the peak hours, the passengers are facing lot of difficulties in purchasing their tickets. There is a huge rush at the ticket counters and more particularly women and old aged people are the sufferers. There is no separate counter for them and one has to miss several trains for getting their tickets and to board in them. I shall, therefore, urge upon the Hon'ble Minister to set up more ticket counters/tickets vending machines at the stations or mobile tickets counters at prominent locations in the city.

On many occasions, the simple request of MPs for confirmation of tickets on Emergency Quota (EQ) are not honoured. This has often caused much embarrassment to us before our constituency people. More particularly in Zones/Divisions, MPs requests are seldom considered. Therefore, I request the Hon'ble Minister to issue necessary directions for giving adequate priority to MPs requests for train ticket confirmation and increase the Emergency Quota seat numbers for them now which are available.

It is not out of place to thank Hon'ble Madam for increasing the frequency of Chendur Express (Chennai-Tiruchendur) from weekly to daily train. This is a long pending demand. Thiruchendur is one of the important abode of Lord Karthik situated on the sea sore and is visited by large number of people from within the country and abroad throughout the year. Hon'ble

Madam will certainly be blessed with the showers of all devotees of Lord Muruga and the people of Tamil Nadu.

I am thankful to Madam Mamata Ji for sanctioning of One PRS center for each Member of Parliament in their constituencies. In my constituency, under this proposal a PRS center has been set up at Alangulam, Tirunelveli District, Tamil Nadu recently. The people of Alangulam and its surrounding areas are greatly benefited with this proposal as they had to travel long distance to get their railway tickets booked. They save their time and energy.

There are certain long pending demands of the people of Tamil Nadu is not yet met with. I shall, therefore, urge upon Hon'ble Madam, Mamata Ji to kindly consider the below mentioned proposals and implement the same at the earliest:

1. Early completion of Doubling and Electrification of Madurai-Tirunelveli-Kanyakumari Section;
2. Increase the frequency of Bangalore-Nagercoil Overnight Weekly Express to daily;
3. Stoppage of all trains running between Madurai-Kanyakumari Section at Kovilpatti, Nanguneri, Valliyur and Panagudi and provision of berth and seat quota;

4. Construction of Road Over Bridge (ROB) near Thatchanallur Railway Station (Tirunelveli) at Thatchanallur-Madurai road;
5. Gauge conversion of Tirunelveli-Tenkasi section;
6. Increase in the number of Coaches in i) Nellai ii) Kanyakumri and iii) Anandhapuri Express Trains and introduction of Special Trains during Seasons, Summer Vacation and Festival times;
7. Re-opening of Railway Station at KAVALKINARU, Tirunelveli District, Tamilnadu;
8. Opening of a New Railway Station at Maharajanagar, in Tirunelveli-Tiruchendur Railway Line;
9. Introduction of First AC Coach at Chennai-Tirunelveli (Nellai Express)
10. Provision of First AC Coach at Chennai-Tirunelveli (Nellai Express).
11. Replacement of old coaches with new modern coaches, cleanliness in stations/coaches and to improve the quality of food items.

With these words, I support and conclude my speech on the Railway Budget.

***श्री सुरेन्द्र सिंह नागर (गौतम बुद्ध नगर) :**

उत्तर प्रदेश राज्य का गौतम बुद्ध नगर संसदीय क्षेत्र राजधानी दिल्ली से सटा हुआ है । गौतम बुद्ध नगर संसदीय क्षेत्र के नागरिकों का अपने कामकाज के सिलसिले में दिल्ली प्रतिदिन आना-जाना होता है । इनमें महिला यात्रियों की संख्या भी काफी अधिक होती है । हालांकि महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों के मार्गरक्षण हेतु रेलवे सुरक्षा बल और राजकीय रेलवे पुलिस कर्मियों को तैनात किया जाता है जिनकी पूरी गाड़ी की सुरक्षा की जिममेदारी होती है लेकिन "केवल महिलाएं" सवारी डिब्बों की सुरक्षा के लिए रेलवे द्वारा कोई विशे-ा व्यवस्था नहीं है ।

मेरा अनुरोध है कि दिल्ली-अलीगढ़ मार्ग पर चलने वाली रेलगाड़ियों में महिला यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को देखते हुए महिला सवारी डिब्बों के लिए विशे-ा रेलवे पुलिसकर्मियों को तैनात किए जाने हेतु आवश्यक कदम उठाएं ।

उत्तर प्रदेश राज्य के गौतम बुद्ध नगर संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत खुर्जा जंक्शन एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है । इस स्टेशन से बड़ी संख्या में रेलगाड़ियों का आवागमन होता है तथा दिल्ली के निकट होने के कारण यहां से प्रतिदिन बड़ी संख्या में यात्री दिल्ली एवं अन्य स्थलों के लिए अपने कामकाज के सिलसिले में आते-जाते हैं ।

लेकिन, इस स्टेशन पर रेल सुविधाओं का भारी अभाव है । हालांकि रेलवे द्वारा यहां पर चार टिकट खिड़कियों की स्थापना एक व-र् पूर्व की गई थी, मगर इन सभी खिड़कियों में कर्मचारी तैनात न होने की वजह से टिकट वितरण का कार्य अभी तक प्रारंभ नहीं हो सका है । वर्तमान में खुर्जा जंक्शन पर सुबह के समय केवल दो खिड़कियों के माध्यम से ही टिकिट बांटी जाती है, जो रेलवे यात्रियों की संख्या को देखते हुए नगण्य है ।

अतः मेरा अनुरोध है कि खुर्जा जंक्शन पर जरूरी मूलभूत सुविधाएं प्रदत्त कराए जाने के साथ-साथ वहां स्थापित की गई सभी टिकिट खिड़कियों के माध्यम से रेलवे टिकिट बांटने की सुविधा अविलंब उपलब्ध करवाई जाए ।

---

* Speech was laid on the Table

उत्तर प्रदेश राज्य का बुलंदशहर जिला मुख्यालय राजधानी दिल्ली से रेलवे से सीधा जुड़ा हुआ न होने की वजह से वहां के लोगों को दिल्ली आवागमन में काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है । वहां के लोगों की विगत काफी समय से यह मांग रही है कि बुलंदशहर को दिल्ली से रेल द्वारा सीधे जोड़ा जाए और यदि ऐसा किसी कारणवश संभव नहीं है तो फिर चोला रेलवे स्टेशन, जो दिल्ली-हावड़ा रेलवे लाइन के अंतर्गत बुलंदशहर से केवल 8 किमी. की दूरी पर पड़ता है, को उच्चीकृत करते हुए चोला रेलवे स्टेशन का नाम "चोला-बुलंदशहर" करते हुए यहां पर सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव दिए जाएं ।

वर्तमान में गौतम बुद्ध नगर जिले के अंतर्गत नोएडा में केवल एक रेलवे आरक्षण केन्द्र है । नोएडा व ग्रेटर नोएडा की बढ़ती आबादी को देखते हुए यह नगण्य है । नोएडा व ग्रेटर नोएडा की जनसंख्या को ध्यान में रखते हुए नोएडा व ग्रेटर नोएडा में कम से कम 2-2 रेलवे आरक्षण केन्द्र की स्थापना की जाए तथा गौतम बुद्ध नगर जिले के अंतर्गत दादरी एवं दनकौर स्टेशन पर शताब्दी एक्सप्रेस सहित अन्य सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव दिए जाएं ।

उत्तर प्रदेश राज्य का गौतम बुद्ध नगर संसदीय क्षेत्र राजधानी दिल्ली से सटा हुआ है तथा इसके अंतर्गत नोएडा व ग्रेटर नोएडा उप-नगर आते हैं । नोएडा व ग्रेटर नोएडा में बड़ी संख्या में देश के विभिन्न राज्यों के नागरिक निवास करते हैं और उनका रेलवे से आवागमन होता रहता है ।

लेकिन, वर्तमान में गौतम बुद्ध नगर जिले के अंतर्गत केवल नोएडा में ही एक रेलवे आरक्षण केन्द्र है, जो नोएडा व ग्रेटर नोएडा की बढ़ती आबादी को देखते हुए नगण्य है । यदि नोएडा व ग्रेटर नोएडा में 2-2 रेलवे आरक्षण केन्द्र की स्थापना कर दी जाती है तो यहां रहने वाले नागरिकों को रेल आरक्षण हेतु सुविधा प्राप्त हो जाएगी और उन्हें रेलवे टिकट प्राप्त करने के लिए इधर-उधर जाना नहीं होगा ।

अतः मेरी मांग है कि नोएडा व ग्रेटर नोएडा की जनसंख्या को ध्यान में रखते हुए नोएडा व ग्रेटर नोएडा में कम से कम 2-2 रेलवे आरक्षण केन्द्र की स्थापना किए जाने हेतु आवश्यक कदम उठाएं, जिससे गौतम बुद्ध नगर संसदीय क्षेत्र में रहने वाले नागरिकों को रेलवे आरक्षण की सुविधा प्राप्त हो सके ।

उत्तर प्रदेश राज्य के गौतम बुद्ध नगर संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत खुर्जा जंक्शन पर पुरी एक्सप्रेस (2815-2816), नीलांचल एक्सप्रेस (2875-2876), नॉर्थ ईस्ट एक्सप्रेस (2505-2506),

आम्रपाली एक्सप्रेस (5707-5708), स्वतंत्रता सेनानी एक्सप्रेस (2561-2562), पूर्वा एक्सप्रेस (2303-2304/2381-2382), दिल्ली-आजमगढ़ एक्सप्रेस (2525-2526), मगध एक्सप्रेस (2402-2402) रेलगाड़ियों का ठहराव न होने के कारण यात्रियों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है । यहां पर इन सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव दिए जाएं तथा खुर्जा जंक्शन पर रेलगाड़ी नं. 4055 अप व 4056 डाउन ब्रह्मपुत्र मेल और 4723 अप व 2424 डाउन कालिंदी एक्सप्रेस का रेलवे आरक्षण, जिसे बंद कर दिया गया है, को बहाल किया जाए एवं ट्रेन एट ए ग्लांस में खुर्जा जंक्शन का नाम शामिल किया जाए ।

मेरा माननीय रेल मंत्री जी से यह भी अनुरोध है कि दिल्ली से अलीगढ़ के बीच एक नई ई0एम0यू0 रेलगाड़ी चलाई जाए तथा महिलाओं क लिए आरक्षित डिब्बों में सुरक्षा हेतु आर0पी0एफ0 की सुविधा प्रदान किए जाने हेतु भी आवश्यक कार्यवाही की जाए ।

*** श्री अशोक कुमार रावत (मिसरिख) :**

मैं माननीया रेल मंत्री जी का धन्यवाद प्रकट करना चाहूंगा कि उन्होंने मेरे संसदीय क्षेत्र मिसरिख के अंतर्गत बालामऊ, नीमसार स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में चयनित किया है और सीतापुर कैन्ट को भी इसमें शामिल किया गया है । मेरे क्षेत्र के सण्डीला व बिल्हौर स्टेशन को भी आदर्श स्टेशन के रूप में चयनित किए जाने की आवश्यकता है तथा बालामऊ स्टेशन को और अधिक विकसित किए जाने की आवश्यकता है क्योंकि यह मेरे संसदीय क्षेत्र का एक महत्वपूर्ण रेलवे जंक्शन है । इस स्टेशन से गुजरने वाली सभी महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों - लखनऊ मेल, श्रमजीवी एक्सप्रेस सहित अन्य वे रेलगाड़ियां जो वाया कानपुर होकर जाती है, का ठहराव दिए जाने के साथ-साथ लोडिंग व अनलोडिंग प्लेटफार्म बनाए जाने की आवश्यकता है । बालामऊ में केन्द्रीय कर्मचारियों की काफी संख्या है । लेकिन केन्द्रीय विद्यालय न होने के कारण शिक्षा का अभाव है । यहां पर रेलवे अपनी भूमि पर केन्द्रीय विद्यालय स्थापित करा दें तो सरकारी कर्मचारियों को काफी लाभ होगा ।

मेरा अनुरोध है कि आप बालामऊ रेलवे स्टेशन को और अधिक विकसित किए जाने और इस संबंध में दिए गए मेरे उपरोक्त सुझावों को स्वीकार किए जाने हेतु निर्देश प्रदान करें ।

मिसरिख संसदीय क्षेत्र काफी पिछड़ा हुआ है । इसके विकास के लिए यहां पर मेट्रो सवारी डिब्बा कारखाने की स्थापना की जाए ।

सेंटर फॉर रेलवे इन्फार्मेशन सिस्टम के तत्वाधान में मिसरिख में सेंटर ऑफ एक्सीलेंस इन सॉफ्टवेयर खोला जाए ।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत सण्डीला में पावर प्लांट स्वीकृत हुआ है । रेलवे भी यदि यहां पर गैस आधारित पावर संयंत्र की स्थापना कर दें तो क्षेत्र के विकास में काफी मदद मिलेगी और क्षेत्र का पिछड़ापन भी दूर होगा ।

---

* Speech was laid on the Table

कानपुर से फरूखाबाद रेलवे लाइन, जो नेशनल हाईवे-9 पर स्थित है, पर यातायात का भारी दबाव रहता है । यहां आए दिन दुर्घटनाएं होती रहती है । इसलिए यातायात को सुगम बनाए जाने के लिए रेलवे के नीचे से अन्डर ब्रिज का निर्माण कराया जाए । मेरे संसदीय क्षेत्र के सण्डीला व बिल्हौर में भी यही स्थिति है । वहां पर भी ओवर ब्रिज का निर्माण करवाया जाए ।

सण्डीला व बालामऊ में यात्री सुविधाओं में सुधार किए जाने की आवश्यकता है । इसलिए इन स्टेशनों पर विश्राम कक्षों की एडवांस बुकिंग प्रारंभ किए जाने के साथ-साथ अन्य यात्री सुविधाएं वरीयता के आधार पर उपलब्ध करायी जाए ।

मैं लखनऊ-लखीमपुर-पीलीभीत वाया सीतापुर लाइन व सीतापुर-बहराइच रेल लाइन बिछाने हेतु धन्यवाद व्यक्त करता हूं ।

नई शताब्दी एक्सप्रेस लखनऊ-नई दिल्ली वाया बरेली होकर चलाई जाए ।

सीतापुर, मेलानी के रास्ते लखनऊ-पीलीभीत के आमान परिवर्तन के लिए मैं माननीया रेल मंत्री जी को बधाई देते हुए अनुरोध करता हूं कि बिल्हौर से मकनपुर मदारशाह मजार तक नई रेलवे लाइन का सर्वे कराकर शीघ्र रेल लाइन बिछायी जाए ।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को रोजा-सीतापुर-बड़वल के रेल विद्युतीकरण हेतु आभार व्यक्त करता हूं ।

मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहूंगा कि उत्तर प्रदेश राज्य के मिसरिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत नैमि-ारण्य एक बहुत ही प्रसिद्ध धार्मिक स्थल है । इस क्षेत्र में विश्व प्रसिद्ध चक्र तीर्थ दधीच कुंड, पाण्डव किला, हनुमानगढ़ी, सुदर्शन चक्र, मां ललिता देवी मन्दिर (शक्ति पीठ) जैसे अन्य बहुत से धार्मिक स्थल है । चारों धाम की यात्रा तब तक पूर्ण नहीं मानी जाती जब तक चक्र तीर्थ में स्नान न करे । साथ ही धार्मिक श्रद्धालु 84 कोस की परिक्रमा भी करते हैं । जो होलिका दहन के दिन पूरी होती है और उसके बाद होली खेली जाती है । इस परिक्रम में लाखों श्रद्धालु भाग लेते हैं । यहां पर देश के ही नहीं बल्कि विश्व के अन्य देशों से भी बड़ी संख्या में श्रद्धालुओं का आना-जाना लगा रहता है । इन धार्मिक स्थलों का महत्व पुराणों में भी वर्णित है । इसलिए नैमि-ारण्य तीर्थ क्षेत्र को तीर्थ रेल से जोड़ा जाए तथा पहुंच मार्गों की हालत में सुधार लाने के लिए लागत में 50:50 के अनुपात में भागीदारी के तहत नीमसार को शामिल किया जाए ।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिसरिख, जनपद सीतापुर (उ0प्र0) के अंतर्गत मकनपुर, जो कानपुर नगर जिलांतर्गत आता है, में मदारशाह की विश्व प्रसिद्ध मजार है । यहां पर देश के ही नहीं बल्कि विश्व के अन्य देशों से भी बड़ी संख्या में श्रद्धालुओं का आना-जाना लगा रहता है । यह विश्व प्रसिद्ध मजार है और 596 वर्ग पुरानी है । यहां पर प्रतिदिन कई हजार लोग देश-विदेश से दर्शनार्थ आते हैं। यहां पर मई माह में उर्स लगता है, जिसमें कई लाख लोग सम्मिलित होते हैं तथा जनवरी-फरवरी के महीने में एक माह के लिए मेला लगता है । यह एक विश्व प्रसिद्ध मजार है । विश्व प्रसिद्ध इस धार्मिक स्थल को भी तीर्थ रेलवे से जोड़ा जाए ।

मैं आपको अवगत कराना चाहूंगा कि उत्तर प्रदेश राज्य के अंतर्गत हरदोई, सीतापुर, नीमसार व सण्डीला रेलवे स्टेशन, बालामऊ जंक्शन अति पिछड़े हुए क्षेत्रों में आते हैं । इन रेलवे स्टेशनों के उन्नयन की आवश्यकता है । यहां पर यात्रियों के आराम, सुविधाओं, आसपास के परिवेश में सौन्दर्य में वृद्धि करने के लिए आवश्यक कार्यवाही की जाए ।

मेरे क्षेत्र में रेलवे की काफी सरप्लस भूमि उपलब्ध है तथा मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत केन्द्रीय विद्यालय नहीं है तथा स्वास्थ्य सेवाओं का भी भारी अभाव है । मेरे क्षेत्र के सण्डीला एवं बालामऊ जंक्शन जनपद हरदोई में रेलवे की सरप्लस भूमि पर अस्पताल व केन्द्रीय विद्यालय की स्थापना की जाए ।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत हरदोई तथा सीतापुर में नवीनतम उन्नत लोको पायलट प्रशिक्षण केन्द्र, उन्नत रेल पथ प्रशिक्षण केन्द्र अथवा बहु विभागीय प्रशिक्षण केन्द्र खोला जाए ।

मिसरिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत सवारी डिब्बा कारखाना, लोका कारखाना अथवा डीजल मल्टीपल यूनिट कारखाने की स्थापना की जाए ।

मिसरिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत किसानों के सुनिश्चित भवि-य के लिए किसान विजन परियोजना के अंतर्गत एक प्रशीतित कंटेनर कारखाना स्थापित किया जाए ।

सीतापुर-लखनऊ ब्रोडगेज रेलवे लाइन का 2005 में सर्वेक्षण हो चुका है, जो अभी तक लंबित है । सीतापुर मेरे संसदीय क्षेत्र का जनपद मुख्यालय है । अब तब इस रेलवे लाइन का निर्माण न होने के कारण क्षेत्र के लोगों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है । इस रेलवे लाइन का निर्माण कार्य शीघ्र प्रारंभ किया जाए ।

आबिदा एक्सप्रेस रेलगाड़ी कानपुर-बालामऊ-नीमसार वाया शाहजहापुर से दिल्ली चलती थी। इस रेलगाड़ी को बंद कर दिया गया है, जिसके परिणामस्वरूप क्षेत्र के लोगों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है । क्षेत्र की जनता उपर्युक्त रेलगाड़ी को चलाए जाने हेतु निरंतर मांग कर रही है, लेकिन अभी तक उनकी मांग को स्वीकार नहीं किया गया है । इस रेलगाड़ी को पुनः प्रारंभ किया जाए ।

मेरा यह भी अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र मिसरिख, जनपद सीतापुर (उ0प्र0) के अंतर्गत निम्नांकित रेलवे सुविधाएं प्रदान किए जाने हेतु आवश्यक कदम उठाए जाएं ।

1- ग्वालियर से छपरा जाने वाली रेलगाड़ी का बिल्हौर में ठहराव सुनिश्चित करना ।

2- कानपुर-वाराणसी के बीच एक नई जन शताब्दी एक्सप्रेस प्रारंभ करना ।

3- लखनऊ-दिल्ली वाया बरेली होकर एक नई जन शताब्दी एक्सप्रेस चलाया जाना ।

4- कानपुर-आगरा वाया झांसी-ग्वालियर होकर एक नई जन शताब्दी एक्सप्रेस प्रारंभ किया जाना ।

5- बिल्हौर से कक्वन मार्ग पर रेलवे पुल का निर्माण किया जाना ।

6- लखनऊ-हरदोई मार्ग पर सण्डीला में बेनीगंज मार्ग पर रेलवे पुल का निर्माण किया जाना ।

7- मिसरिख रेलवे स्टेशन का सौन्दर्यकरण कराए जाने की आवश्यकता ।

8- कानपुर-ओरई-झांसी रेलवे मार्ग को दोहरा किए जाने की आवश्यकता ।

9- लखनऊ-सीतापुर-मैलानी-पीलीभीत-बरेली रेलवे मार्ग का गेज परिवर्तन किए जाने की आवश्यकता ।

10- कानपुर-ओरई-झांसी रेलवे मार्ग का विद्युतीकरण किए जाने की आवश्यकता ।

11- सीतापुर से नानपारा एवं बालामऊ-कन्नौज नई रेलवे लाइन बिछाए जाने की आवश्यकता ।

12- शताब्दी एक्सप्रेस जो दिल्ली से कानपुर तक चलती है, उसको लखनऊ तक बढ़ाए जाने की आवश्यकता ।

13- आबिदा एक्सप्रेस, जो दिल्ली से कानपुर के बीच चलती है, को वाया बालामऊ, नीमसार, सीतापुर चलाए जाने की आवश्यकता ।

14- अरौल मकनपुर स्टेशन, जो कानपुर सेन्ट्रल स्टेशन से 65 किमी. की दूरी पर है, में गाड़ी संख्या 5037 अप व 5038 डाउन का ठहराव दिए जाने की आवश्यकता ।

मैं अपेक्षा करता हूं कि मेरे द्वारा उठाए गए मुद्दों पर आवश्यक कार्यवाही की जाएगी ।

*** श्री हरी माझी (गया) :**

मैं गया बिहार क्षेत्र का प्रतिनिधि हूं । गया शहर के रेल के संबंध में अनेकों समस्याओं को पत्र के माध्यम से समय-समय पर रेल मंत्रालय को देता रहा हूं । लेकिन माननीया रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट में एक भी समस्या का समाधान नहीं किया गया है । गया शहर एक ऐसी जगह है जहां देश एवं विदेश के पर्यटक आते रहते हैं । अतः रेल मंत्री महोदया से मैं निवेदन करता हूं कि गया शहर जो विश्व विख्यात है इसकी अनदेखी नहीं की जाए । पुनः विचार करने का आग्रह करता हूं। गया रेलवे स्टेशन को वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बनाने की योजना है लेकिन कहीं भी कार्य दिखाई नहीं दे रहा है । गया रेलवे स्टेशन पर पर्यटकों को ठहरने के लिए यात्री निवास बनाया जाए। गया में वासींग पीट 2007-08 में बनाने की योजना थी इसे शुरू कराई जाए । गया पटना लाइन का दोहरीकरण शीघ्र पूरी कराई जाए । गया से मुम्बई, पुणे, बंगलौर, अहमदाबाद के लिए नई गाड़ियां चलाई जाए । गया से चेन्नई की गाड़ी सुबह में खुलती है । गया स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 1 के पूरब तरफ ज्वलनशील किरोसीन तेल का भंडार है इससे कभी भी दुर्घटना हो सकती है । किरोसीन तेल के भंडार का स्थानांतरण किया जाए। गया किउल लाइन बनकर तैयार है इस लाइन से दिल्ली, मुम्बई, चेन्नई के लिए द्रूतगामी गाड़िया चलाई जाएं । गया स्टेशन के गुमटी नं. 1 पर ओवरब्रिज का कार्य धीमी गति से हो रही है इसे शीघ्र पूरी कराई जाए ।

गया शहर में पर्यटकों के आने से सरकार को राजस्व में बढ़ोत्तरी होती है । अतः मैं रेल मंत्री से आग्रह करता हूं कि गया में रेल की समस्याओं को समाधान करने की पूरी कोशिश करेंगे ।

---

* Speech was laid on the Table

* **SHRI ADHI SANKAR (KLLAKURICHI) :** On behalf of DMK, I support the railway budget and I request the Railway Minister, there is a proposal in my Kallakuruchi Constituency. It is learnt that railway has already taken a land acquisition process in Tamil Nadu for Chinnasalem-Kallakuruchi New BG Line against the sentiments of my Constituency people and the authority accorded approval for this work. I have represented through a number of letters to follow the aforesaid line as per the survey Report prepared in March 2005. This would avoid land acquisition and demolition of houses and other premises in Kallakuruchi Municipal area. The line of 2005 survey would also pass Municipal area which is less in habituated and the proposed stations of this lines are easily accessible. The local people and local legislative representatives are also represented through number of letters to all the Railways officials and Railway Board also.

The Railway Board now unnecessarily made new survey without consultation of public representatives and local MPs and local MLAs. The survey was made in the year 2005 is very much easily accessible to the people and land cost is also very low.

This proposal is pending for the last 4 years as the Railway Board office has failed to fix a proper route for this line. This is causing resentment among my constituency people.

This is the only project in which Tamil Nadu state government has agreed to provide 50% cost of above new line which would relief burden of the Railway.

Hence, I request the Railway Minister to issue the clear direction to the Railway Authority to follow the 2005 survey and initiate the work at the earliest.

* Speech was laid on the Table.

*श्री दत्ता मेघे (वर्धा): सबसे पहले मैं माननीया रेलवे मंत्री जी को इस बात के लिए बधाई देना चाहता हूं कि हमारी कांग्रेस पार्टी ने जो यह वायदा किया है कि हम "आम आदमी " को देखकर अपनी योजनाएं बनाएंगे उसको ध्यान में रखकर ही यह बजट बनाया गया है। मैं इस रेलवे बजट का हार्दिक स्वागत करता हूं। यह आम आदमी का बजट है। इसमें यात्री और माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है। मैं समझता हूं कि महंगाई पर काबू पाने की दिशा में यह बहुत महत्वपूर्ण कदम है। रेल मंत्री जी ने वर्तमान हालात में कठिन परिस्थितियों के बावजूद एक बेहतर बजट पेश किया है। रेलवे पर अत्यधिक वित्तीय बोझ था, फिर भी रेलवे ने छः प्रतिशत का लाभ दिया है।

आजादी के बाद से हमने अपने रेल नेटवर्क में केवल 10,677 कि.मी. नई लाइनों को जोड़ा है। वर्ष 2010-11 में नई लाइनों के 1,000 कि.मी. के एक बड़े लक्ष्य की घोषणा की गई थी। यह लक्ष्य 180 कि.मी. वार्षिक औसत वृद्धि की तुलना में काफी अधिक है। इसमें आशा की गई है कि चालू वर्ष में हम 700 कि.मी. तक इस कार्य को पूरा करने में सफल हो सकते हैं। मैं समझता हूं कि यह लक्ष्य कम है। पहली बार रेलवे ने विजन-2020 तैयार किया है जिसमें भविष्य के लिए शार्ट टर्म और लांग टर्म दोनों किस्म का रोड़मेप दिया गया है। मैं समझता हूं कि हमारी सरकार योजना बनाकर अपने उद्देश्यों को हासिल करने की ओर अग्रसर होना चाहती है। वर्ष 2011-12 के लिए 57,630 करोड़ रुपयों की वार्षिक योजना का प्रस्ताव किया गया है जो किसी एक वर्ष में रेलों द्वारा अभी तक का सर्वाधिक योजना निवेश है। 20,000 करोड़ रुपयों की सकल बजटीय सहायता, 1041 करोड़ रुपयों के डीजल उपकर, 14,219 करोड़ रुपयों के आंतरिक संसाधनों, विगत में भारतीय रेल वित्त निगम के वित्तीय बाजार में शानदार प्रदर्शन को देखते हुए इसके माध्यम से 20,594 करोड़ रुपए

* Speech was laid on the Table.

के बाजार ऋण के जरिये इस योजना का वित्त पो-ाण किए जाने का प्रस्ताव है। मुझे इस बात की खुशी है कि नई लाइनों के निर्माण में महारा-ट्र में वाडसा-गढ़चिरोली लाइन को शामिल किया गया है।

अन्य स्वागत योग्य कदम

बुजुर्गों के लिए छूट बढ़ी

महिला वरि-ठ नागरिकों को मिलने वाली रियायत की आयु सीमा 60 से घटाकर 58 साल कर दी गई है। साथ ही पुरु-ा वरि-ठ नागिरकों की रियायत 30 फीसदी से बढ़ाकर 40 फीसदी की गई है।

पत्रकारों को छूट

अब पत्रकार अपने परिवार के साथ साल में दो बार 50 फीसदी रियायत पर राजधानी और शताब्दी सहित सभी ट्रेनों में कहीं भी जा सकते हैं।

पूर्व सैनिकों की बहाली

मंत्री महोदया ने मार्च, 2011 के अंत तक 16 हजार पूर्व सैनिकों की रेलवे में नौकरी देने की घो-ाणा की है। यह रेलवे का स्वागत योग्य कदम है।

मैं मंत्री महोदया का ध्यान रेलों में साफ-सफाई की ओर दिलाना चाहता हूं। अभी देखने में यह आता है कि सफाई के संबंध में आदेश होने के बावजूद रेल डिब्बों में सफाई की तरफ उचित ध्यान नहीं दिया जाता है। इस ओर विशे-ा ध्यान देने की जरूरत है।

सुरक्षा

रेलों में सुरक्षा का जहां तक संबंध है, अभी यह देखने में आता है कि रेलों में दुर्व्यवहार की घटनाएं होती रहती है। इसलिए रेल प्रशासन को सुरक्षा पर ध्यान देने की जरूरत है।

अब मैं माननीय मंत्री महोदया का ध्यान अपने क्षेत्र की रेलवे से संबंधित कुछ समस्याओं की तरफ दिलाना चाहता हूं। मैं माननीय मंत्री महोदया और रेल मंत्रालय में राज्य मंत्रियों को समय-समय पर अपने क्षेत्र की रेलवे संबंधी समस्याओं के बार में पत्र लिखता रहा हूं। मेरे विदर्भ क्षेत्र की सबसे बड़ी समस्या यह है कि वर्धा और हिंगनघाट क्षेत्र से बहुत बड़ी संख्या में लोग नागपुर आते-जाते रहते हैं। रेलगाड़ियों के स्टोपेज इन स्थानों पर न होने के कारण लोगों को कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। हिंगनघाट शहर दिल्ली-चैन्नई मार्ग पर नागपुर के बाद एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। यहां पर हमने चैन्नई-जोधपुर, चैन्नई-जयपुर और मैसूर-जयपुर रेलगाड़ियों को स्टोपेज देने के लिए निवेदन किया था, लेकिन हमारे इस निवेदन को अभी तक स्वीकार नहीं किया गया है। यहां पर कपड़ा मिल, आयल मिल और अन्य अनेक औद्योगिक इकाइयां हैं जिनमें बड़ी संख्या में कर्मचारी काम करते हैं। रेल स्टोपेज न होने के कारण कर्मचारियों को यहां आने-जाने में कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। मेरे इस क्षेत्र के लोग इस संबंध में बहुत आन्दोलित हैं। इसलिए मेरा मंत्री महोदया से यह निवेदन है कि इन ट्रेनों को हिंगनघाट पर अवश्य स्टोपेज दिया जाए।

दूसरा मेरा यह निवेदन है कि वर्धा-यवतमाल-नांदेड़ रेल मार्ग को एक रा-ट्रीय परियोजना का दर्जा दिया जाए। इस योजना को सभी स्तरों पर स्वीकृति मिल चुकी है, लेकिन इसका काम बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। यदि इस योजना को तेजी से पूरा किया जाय तो यह पश्चिमी विदर्भ के लिए बहुत उपयोगी योजना हो सकती है।

तीसरा मेरा निवेदन है कि आर्वी-पुलगांव नेरोगेज लाइन को यवतमाल-मुर्तिजापुर नेरोगेज लाइन से जोड़ दिया जाए और इसको ब्रोडगेज लाइन में परिवर्तित किया जाए तो देश के यात्रियों को आने-जाने की सुविधा उपलब्ध होगी। इसलिए मेरा निवेदन है कि इस मार्ग का प्रस्ताव मंत्री महोदया स्वीकार करें।

चौथा मेरा प्रस्ताव है कि नरखेड़ा-बड़नेरा मार्ग को काफी पहले स्वीकृति मिल चुकी है। विदर्भ क्षेत्र के संतरा उत्पादकों के हित को ध्यान में रखकर इस मार्ग का प्रस्ताव स्वीकार किया गया था। इस मार्ग के बन जाने से नागपुर-मुम्बई मार्ग, नागपुर-दिल्ली से जुड़ जाएगा। इस मार्ग से संतरा उत्पादक अपना माल देश के चारों ओर भेज सकते हैं। विदर्भ के किसानों में जो निराशा छाई हुई है उसको दूर करने का भी यह एक उपाय हो सकता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इस मार्ग का काम जल्दी से जल्दी पूरा कराया जाना चाहिए।

पांचवां मेरा निवेदन यह है कि वर्धा तथा सेवाग्राम और पवनार में गांधी जी और विनोबा जी के आश्रम होने के कारण देश और विदेश से हजारों यात्री यहां आते-जाते रहते हैं। इसलिए, यहां से गुजरने वाली सब गाड़ियों को यात्रियों की सुविधा के लिए स्टोपेज दिए जाने चाहिए।

छठा मेरा यह निवेदन है कि वर्धा से देश के उत्तर और पश्चिम की ओर जाने वाली कम से कम दो गाड़ियां चलाई जाये जिसमें से एक "गांधीधाम एक्सप्रेस" के नाम से चलाई जाए और दूसरी नागपुर-अजमेर के लिए चलाई जाए।

सातवां मेरा निवेदन है कि नागपुर और मुम्बई और मुम्बई तथा नागपुर के बीच एक सीधी रेलगाड़ी चलाई जाए।

आठवां मेरा निवेदन है कि आपने वर्धा को आदर्श स्टेशन बनाने की घो-णा की है, लेकिन इसका काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। वर्धा को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने का कार्य तेज गति से पूरा किया जाना चाहिए।

मैंने समय-समय पर अपने क्षेत्र की रेलवे संबंधी समस्याओं के संबंध में रेल मंत्री महोदया और रेल मंत्रालयों में राज्य मंत्रियों को पत्र लिखे हैं। मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि कम से कम रेलगाड़ियों के स्टोपेज तो दिये जाने चाहिए।

इसके अलावा मैं माननीय मंत्री महोदया का ध्यान इस बात की तरफ भी दिलाना चाहता हूं कि मैं लोक सभा में वर्धा निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं। यहां पर गांधी जी ने 1935 में सेवाग्राम आश्रम की स्थापना की थी। यहां पर हजारों की संख्या में भारतीय और विदेशी आते रहते हैं। इस आश्रम की स्थापना को इस व-र्ा 75 साल हो गए हैं। इस उपलक्ष में मेरी आपसे मांग है कि सेवाग्राम से मुम्बई और नई दिल्ली को सीधी रेल "अहिंसा एक्सप्रेस " के नाम से गाड़ियां चलाई जाए। इससे देश के विभिन्न प्रदेशों से और विदेशों से आने वाले यात्रियों को वर्धा और सेवाग्राम आने में सहूलियत होगी।

नागपुर-गोवा एक्सप्रेस ट्रेन का शुरू करना

नागपुर से गोवा के लिए कोई सीधी रेलगाड़ी नहीं है। नागपुर देश के मध्य में होने के कारण इस गाड़ी से मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़ राज्यों के लोगों को भी लाभ मिल सकता है।

वर्धा और घमण गांव के ब्रिज में सुधार की आवश्यकता

वर्धा शहर के मध्य भाग में आर्वी वर्धा वायगांव राजमार्ग 257 पर रेलवे का पुराना और छोटा ओवर ब्रिज है। हिंगनघाट और यवतमाल जिले की तरफ जाने के लिए इस

पुल को पार करना पड़ता है। कई बार यातायात जाम हो जाता है। इस पुल को चौड़ा करने की जरूरत है। इसी तरह से धामणगांव शहर का रेलवे पुल पुराना हो चुका है। छोटा पुल होने के कारण यातायात में रूकावट आती है। इसलिए इन दोनों पुलों की निर्माण की आवश्यकता है।

इन शब्दों के साथ मैं आशा करता हूं कि मेरे निवेदन पर रेल मंत्रालय गंभीरता से विचार करेगा और मेरी मांगों को स्वीकार करेगा।

***श्री मारोतराव सैनुजी कोवासे (गडचिरोली-चिमूर):**

यूपीए सरकार की दूसरी पारी का यह तीसरा रेल बजट है । पिछले दो साल से रेल किराए में तथा लोकल ट्रेनों के सीजन टिकटों की दरों में कोई बढ़ोतरी नहीं की गई है और न ही माल भाड़े में कोई बढ़ोतरी की गई है । रेल मंत्री इसलिए अभिनंदन की पात्र हैं । मैं उनको इसलिए हार्दिक धन्यवाद देता हूँ । माल भाड़ा बढ़ने से महंगाई और बढ़ती पर इस साल भी माल भाड़े की दर वही रख कर रेल मंत्री ने बहुत बढ़िया काम किया है और आम आदमी को महंगाई की मार से बचाया है । यूपीए सरकार इस काम के लिए बधाई की पात्र है ।

मैं अपनी कुछ मांगें माननीय रेल मंत्री तक पहुंचाना चाहूंगा । प्रायः यह पाया गया है कि जहां तक रेल पहुंची है उस क्षेत्र का विकास तेज गति से होता है । मेरा गडचिरोली-चिमूर लोक सभा क्षेत्र देश के बहुत ही दुर्गम तथा पिछड़े क्षेत्र में स्थित है । जिले का मुख्यालय तक रेल लाइन से नहीं जुड़ा है । भारत भर में ऐसे जिलों की संख्या बहुत कम है जो किसी भी रेल लाइन से नहीं जुड़े हैं और उस में एक मेरे जिले का मुख्यालय भी है । वडसा से जिला मुख्यालय गडचिरोली तक रेल लाइन बिछाने का प्रस्ताव कई साल से प्रस्तावित है पर रेल बजट में इस रेल लाइन के लिए धन का प्रावधान नहीं किए जाने से आज तक काम शुरू भी नहीं हो पाया है । इस साल के बजट में पहली बार इस मद के लिए राशि आवंटित की गई है जिसके लिए मैं रेल मंत्री का धन्यवाद करता हूँ तथा आपके माध्यम से रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि अधिक धनराशि प्रदान कर इस काम को जल्द से जल्द पूरा किया जाए ।

रेल लाइन तथा विकास कामों के अभाव में मेरे लोक सभा क्षेत्र के नौजवान वामपंथी आतंकवाद की ओर आकर्षित हो रहे हैं तथा नक्सलवाद एक बहुत बड़ी समस्या बन गई है । मेरा मा. रेल मंत्री से अनुरोध है कि वह मेरे लोक सभा क्षेत्र से गुजरने वाली नागभीड-नागपुर छोटी लाइन को ब्रॉड गेज में तब्दील करने के लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध कराएं तथा गोंदिया से बल्लारशाह लाइन पर पड़ने वाले ब्रह्मपुरी तथा सिंदेवाही रेल स्टेशनों के प्लेटफार्म की ऊंचाई बढ़ाने के काम पर भी ध्यान दें । जिला मुख्यालय गडचिरोली में स्थित रेल आरक्षण केन्द्र दिन भर में केवल चार घंटे खुलता है जिस की वजह से जिले के दूरदराज के गाँवों के लोग इस आरक्षण केन्द्र का लाभ नहीं उठा पाते हैं । इस आरक्षण केन्द्र का समय बढ़ाने का अनुरोध भी मैं मा. रेल मंत्री से करता हूँ ।

---

* Speech was laid on the Table.

***श्री जयवंत गंगाराम आवले (लातूर):**

रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है वह काफी संतो-नजनक और संतुलित बजट है । इस क्रम में मैं ज्यादा कुछ नहीं कहना चाहता । मैं अपने संसदीय क्षेत्र से जुड़ा एक ही रेल मांर्ग जिसकी पिछले रेल बजट में घो-णा की गई थी वह है नांदेड-बीदर हेतु नया रेलमार्ग । इसके लिए यह मार्ग कहाँ-कहाँ से (वाया) गुजरेगा, यह आशंका बनी हुई है । इस मार्ग के निर्माण में मेरी खास मांग है कि नांदेड़-बीदर मार्ग वाया सोनखेड़-लोहा-मालेगांव-अहमदपुर-शिरूर-ताजबंद-चापोली-चाकूर से लातूर रोड तक निकाला जाए, इससे न सिर्फ 100 किलोमीटर के लगभग कम रेल मार्ग का निर्माण करना पड़ेगा बल्कि रेल विभाग को 300 करोड़ रुपयों की एक बहुत बड़ी राशि की भी बचत होगी तथा अधिक से अधिक यात्रियों को भी अपने स्थानीय जगहों से रेलयात्रा करने का अवसर प्राप्त होगा ।

अतः मैं मंत्री जी से आग्रहपूर्वक मांग करता हूँ कि नांदेड़-बीदर नए रेलमार्ग को वाया सोनखेड़-लोहा-मालेगांव-अहमदपुर-शिरूर-ताजबंद-चापोली-चाकूर से लातूर रोड तक जोड़ते हुए निर्माण हेतु स्वीकृति देने की कृपा करेंगी । मुझे आशा है जनहित में इस मांग पर रेल मंत्री जी जरूर अमल करेंगी । इसी क्रम में मैं दो उपरि पुल निर्माण करने की भी मांग मंत्री जी से करना चाहता हूँ जो कोल्हापुर जिले के हातकंण्गले स्टेशन के रेल फाटक के ऊपर होना है तथा दूसरा रूकड़ी स्टेशन के रेल फाटक पर होना चाहिए । यहाँ उपरि पुल की बड़ी ही भारी आवश्यकता है, क्योंकि कोई भी रेलगाड़ी गुजरते समय 45 मिनट पहले से फाटक बन्द रखा जाता है जिससे रोड का ट्रैफिक बहुत जाम रहता है, यहाँ कई बार यह माँग दोहराई गई है । मुझे आशा है इसे बजट में शामिल करने की मंजूरी मिलेगी ।

एक और मेरा आग्रह मा. रेल मंत्री जी से है कि मेरे संसदीय क्षेत्र लातूर से मुंबई सीएसटी तक चलने वाली रेलगाड़ी लातूर एक्सप्रेस जो मुरूड़ रेलवे स्टेशन पर नहीं रूकती है । रेलयात्री इसकी भी काफी समय से मांग कर रहे हैं कि यह गाड़ी मुरूड़ जैसे बड़े गांव पर ठहरेगी तो सैकड़ों यात्रियों को रोज यहां से यात्रा शुरू करने का अवसर मिलेगा । मुझे आशा है मा. रेल मंत्री इस ओर भी अपना ध्यान आकर्-ित करेंगी ।

* Speech was laid on the Table.

*__Shri G.M.Siddeshwara (Davanagere)__ : The Railway Budget of the year 2011-12 is not a pro-development Budget and is a disappointing budget. Only a few announcements made for Bangalore and adjoining areas are a little satisfactory. Other parts of Karnataka, for example Old Mysore region, Central Karnataka, Hyderbad-Karnataka, Mumbai-Karnataka and also Coastal Karnataka have been completely negletected in this Railway Budget. Only for the sake of announcement a few projects are mentioned. As per a Kannada proverb "Announcement takes a minute; implementation takes a decade". Such projects have been announced in the budget. As far as my parliamentary constituency is concerned, long- pending and pro-development demands of my people have not been fulfilled.

Hon'ble Chief Minister of Karnataka Shri B.S.Yeddyurappa had allocated Rs.500 crore as a part of the state's share for the railway projects of the state. The Hon'ble Railway Minister should have made sufficient allocation in her Budget also. But it has not been done. Hon'ble Minister of state for Railway Shri K.H. Muniyappa's observation that the State Government has not allocated its share of financial assistance and the land required for the railway projects is not true. Since the land allocation comes within the state's share of 50 %, both the Central and State Governments should take immediate necessary steps for implementation of the projects. 16 new trains have been announced in the present budget, but half of them are more helpful to neighbouring states as compared to Karnataka. Those new trains are covering more places and distances in neighbouring states. Even though the State Government has allocated the funds for the railway lines between Harihara and Shiomoga and Tumkur and Davanagere, Union Government has not

*English translation of the Speech originally laid on the Table in Kannada.

kept any fund for the same. Railway line between Kotturu-Jagaluru-Chitradarga is a promising one. It would be a great help for the progress of Bayaluseeme region of Karnataka. It has the potential to change the economic scenario of the region. Survey work for this project was done. But it is unfortunate that no allocation is made for such a beneficial railway project. Other long-pending demands like Inter-city train between Harihara and Bangalore, new passenger train between Hubli and Arasikare, expansion of the Hubli-Miraj Express train upto Pune and doubling of the railway line between Birur and Davanagere, all these are not touched upon by the Hon'ble Railway Minister in her budget.

As far as unmanned railway gates are concerned, as it was in the last two Railway Budgets in this Budget also, announcements have been made to convert them into manned gates. Out of 14 unmanned railway gates in my parliamentary constituency not a single gate has yet been converted. So this announcement remains on paper only.

It is satisfactory that there was no hike in the passengers and freight fares. Otherwise this Budget is presented keeping in view the ensuing elections in the state of West Bengal and to derive political milege out of it. So, it is a disappointing Railway Budget.

Hence, I would like to request the Hon'ble Railway Minister that all the long-pending and development-oriented railway projects of my constituency should be accorded top priority in the Supplementary Railway Budget for the year 2011-12 and to match the State Government's share of Rs.500 crore, the Union Government should also allocate Rs.1500 crore for the implementation of the railway projects of Karnataka State.

*SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): In the beginning I would say that the Railway Minister has confirmed fears that all is not well in the world's single largest employer and fourth largest in terms of network. She has categorically stated in her speech that, "Indian Railways is passing through a very difficult phase" and that "testing time for Indian Railways continued in 2010-11". As passenger fares and freight charges remain untouched, there is a question mark over how the Railways will raise funds for a host of new projects announced in the new budget. Also, at 92.1 percent operating ratio does not leave much funds to take up new projects. Hon'ble Minister has blamed implementation of the Sixth Pay Commission which increased the expenditure on staff and pension by an unprecedented 97 percent or Rs. 73,000 crore during the Ninth Plan Period. Such a high spending on salary etc. would impact on internal generation for plan investment.

At the outset, I would say that this was the eighth successive Rail Budget that did not touch fares. This is presumably because the Railways in our country are perceived not merely as a transporter of goods and passengers and provider of services, but also as a vehicle for social change. The railway network hauls over 22 million passengers and more

* Speech was laid on the Table.

than two million tonnes of freight traffic everyday. It is the country's biggest public utility, employing 1.4 million people.

The Railways, therefore, is often found straying into "socially important" areas which do not fall strictly within its core activities. Infrastructure-wise, it is supposed to be the country's backbone, but, in reality, it is once of the weakest sports. One would, therefore, expect the Railway Minister to stop announcing new projects and ensure, instead, that projects in the pipeline are executed. But that never happens.

Income from freight has been a bread-winner for the Railways for a long time but an issue of grave concern is the admission of the Minister that the loading target had to be reduced by 20 million tonnes to 924 mt. We all know that freight accounts for an estimated 65 percent of the total earnings of the Railways but there is no proposal to hike freight rates in 2011-12, presumably because such hikes will be announced outside the Budget. This often happens if past experience is any guide. For example, only a few weeks ago, the classification of foodgrains and fertilizers was changed, and an additional surcharge on iron-ore slapped to mop up additional revenue. So far in the current year, there have been at least six announcements, on freight hike outside Budget.

More important, as I have stated, is the volume of freight traffic. The target for 2011-12 has been set at 993 mt. projecting 7.4 percent growth. If the country's economy is projected to grow at 8-9 percent, the freight transport sector to support such growth should grow at least at 11-12 percent. In the absence of such growth, the Railway stand to lose further its share of traffic to the road transport sector.

With no change in passenger fares, the growth in passenger earnings should correspond to the growth in physical volume of passenger traffic. However, that may not happen. With plethora of fare concession to please a cross-section of people, steps should be taken to plug leakages as ticketless travelling. In a market driven economy the user charges should be commensurate with the quality of services being offered. The impact of inflation, the rise in costs, particularly that fueled by the oil price hike, should have been factored in at the time of pricing of services.

Therefore, an apprehension has been expressed that the Railways might walk into a debt trap, unless utmost care is taken in utilization of funds to be raised by IRFC.

The Railways are offering a number of value added services for high-end customers such as non-stop Duronto Expresses, with their time saving implications. The exploitation of information technology has

facilitated online booking for many travellers, removing the hassless of going out to buy a ticket. It would have been desirable to go in for a pricing policy for the passenger segment to target the high class travellers, especially as they claim they would not mind paying more for a better service. By not raising the fares at all, and also reducing the on-line booking charges, the Railways continue to be saddled with a loss of more than Rs. 17 thousand 98 crore and this according to 2009-10 Revised Estimate, in running the non-suburban coaching services.

Similarly, the fare structure for EMU services could have been recast. The Budget announced 47 additional services for Mumbai, 34 new services in Calcutta Metro, 50 for Calcutta Suburban, 9 additional services in Chennai and 6-9 for Secunderabad. In a market driven economy where user charges are expected to be commensurate with the quality of service, the Railway would not be faulted if such an attempt had been made in the current budget. Since the commuters are mainly factory and office goers and do not require any subsidization, this point need to be emphasized upon.

The scheme for setting up 10 thousand shelters for poor people living near the rail tracks, in collaboration with the Urban Development Ministry has implications for the Railway's land policy and therefore has

to be approached cautiously. With high cost of operation and low revenue earning. Calcutta's Metro Rail has been constant bugbear to the Railways. Are you going to hive it off into a separate subsidiary?

Prior to the emergence of the Container Corporation of India (Concor), the Railways used to operate seven inland container depots, none doing well. Subsequently, these ICDs were transferred to Concor and many more were added. Today, Concor is a profit earning arm of the Railways. Should Calcutta's Metro Rail go that way? I would argue for that. The announcement of double-stack trains between Gujarat port and New Delhi surprises many who are familiar with the development on the container train front. For about five years now, the container trains have been running between Gujarat ports and Jaipur. Last year, the private container operators were offered Assured.

Transit Time Schedule but none opted for it. I would urge upon the Government to explain the reason behind this.

The Annual Plan size of Rs. 57 thousand 634 crore for 2011-12 is in the final year of the Eleventh Plan. The Railways have so far spent Rs. 1.43 lakh crore in the Eleventh Plan, against a projected outlay of Rs. 2.51 lakh crore. Even with this stepped-up outlay, the Railways may fall short and the shortfall is spread across all three sources-internal

resources, extra budgetary resources, which are borrowings and PPPs and thirdly gross budgetary support. For the proposed Rs. 57 thousand 630 crore annual plan for 2011-12, Minister has been able to persuade the Finance Ministry to cough up Rs. 20 thousand crore as budgetary support and hopes to garner Rs. 1041 crore from diesel cess, Rs. 14 thousand 219 crore internal resources and Rs. 20 thousand 594 crores as market borrowings from the Indian Railways Finance Corporation. Minister also hopes to raise Rs. 10 thousand crore through tax free bonds next year. However, the possibility of her raising Rs. 1776 crore through public-private partnership and wagon investment scheme on the basis of past experience is somewhat very remote.

The "zero accident" rate on railway tracks is still a dream. No action has been taken on the findings of many probes into railway accidents. Unofficial statistics suggest that more Indians die in railway accidents than in terror attacks. Nearly 50 major accidents have occurred in the last two decades on the over 65 thousand km route over which the railways operate nearly 12 thousand trains. The Special Railway Safety Fund created by the former Railway Minister, Shri Nitish Kumar in 2001 had targeted to man all un-manned level crossing. It is still going on.

Coming to discuss about my State, Orissa, I would say, Government of Orissa had requested the Railway Minister to allocate around Rs. 2 thousand 85 crore for speedy development of railway networking in Orissa. But I am sorry to state that the Minister has not put even a cursory look at those demand. Ongoing projects are languishing for last 15 to 20 years but no progress is being made. Be it Khurda Road-Bolangir line, Lanjigarh Road-Junagarh, Haridaspur-Paradeep line or Angul –Dubri-Sukinda Road or even Talcher-Bimalagarh, adequate funds are not being allotted to speed up the construction of these projects.

I would urge upon the Minister to consider to sanction 2 new projects such as Talcher-Gopalpur (254 kms) and Khurda Road-Raj-Athagarh Bye-passing Bhubaneswar, which is 59 kms.

I am informed that Government of Orissa has requested Ministry of Railways to establish a rail coach factory at the identified patch of government land measured about 500 acres between Chatrapur and Berhampur in Ganjam district. The decision is pending with the Ministry as Orissa government has already identified the land. Why are not you processing to establish this railway coach manufacturing unit through JV/PPP mode from next financial year?

I would also request to sanction funds for development of Multi-Modal Logistrics Parks and Container Freight Stations at Kalinga Nagar, Chaudwar, Rourkela. Angul and Jharsuguda.

Some new trains have been provided to Orissa and I welcome it. But I would suggest there is a need to ply a new direct train from Sambalpur to Allahabad, Barbil to Vishakapatnam via Cuttack.

If one sees through the 47 page budget speech of the Minister, it is obvious that the focus is on West Bengal, but she should also look towards the healthy growth of her neighbouring state. Orissa which has been neglected by repeated Railway Ministers.

I am informed that Government of Orissa has requested Ministry of Railways to establish a rail coach factory at the identified patch of government land measuring about 500 acres between Chatarpur and Berhampur in Ganjam district. The decision is pending with the Ministry as Orissa government has already identified the land. Why are not you processing to establish this railway coach manufacturing unit though JV/PPP mode from next financial year?

I would also request to sanction for development of Multi-Model Logistics Parks and Container Freight Stations at Kalinga Nagar, Chaudwar, Rourkela, Angul and Jharsuguda.

Some new trains have been provided to Orissa and I welcome it. But I would suggest there is a need to ply a new direct train from Sambalpur to Allahabad, Barbil to Vishakapatnam via Cuttack.

If one sees through the 47 page budget speech of the Minister, it is obvious that the focus is on West Bengal, but she should also look towards the healthy growth of her neighbouring state. Orissa which has been neglected by repeated Railway Ministers.

With these words, I conclude.

*** श्री कपिल मुनि करवारिया (फूलपुर) :**

मैं मा0 रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि देश के करोड़ो हिन्दुओं की आस्था का प्रतीक विश्व का सबसे बड़ा मेला कुम्भ मेला व-र्ा जनवरी 2013 में प्रयाग इलाहाबाद में पूर्व नियोजित है । देश के कोने-कोने से ही नहीं वरन् हजारों कि0मी0 की दूरी तय करके विदेशी भी हमारी धार्मिक व सांस्कृतिक विरासत को नजदीक से देखने इलाहाबाद आते हैं परंतु खेद का वि-ाय है कि इसको ध्यान में रखते हुए न तो इलाहाबाद के नजदीकी स्टेशनों पर अत्यधिक भार को देखते हुए प्रयाग, प्रयागघाट, दारागंज, झूँसी, फूलपुर लालगोपालगंज जैसे किसी स्टेशन को आदर्श स्टेशन नहीं घो-ित किया गया है और न ही बहुउद्देशीय काम्पलैक्सों के निर्माण के लिए ही इलाहाबाद में रेल बजट में प्रावधान किया गया है । अतएवं मैं इलाहाबाद के नजदीकी स्टेशनों को आदर्श स्टेशन घो-ित करने एवं बहुउद्देशीय काम्पलैक्सों के निर्माण की मांग करता हूं । परिवहन की महत्वपूर्ण समस्या जो बंद बड़े फाटकों के कारण और गंभीर हो जाती है जिसके कारण घंटों लोग जाम में फंसे रहते हैं बच्चे समय से स्कूल, गंभीर रोगी समय से अस्पताल नहीं पहुंच पाते और रास्ते में दम तोड़ देते हैं उनके लिए इलाहाबाद में आई.ई.आर.टी. क्रासिंग छोटा बघाड़ा, तेलियरगंज व कालिन्दीपुरम तथा ग्रामीण क्षेत्र में इलाहाबाद जौनपुर रा-ट्रीय राजमार्ग पर फूलपुर में तथा इलाहाबाद फैजाबाद रा-ट्रीय राजमार्ग पर सराय गोपाल जैसे महत्वपूर्ण मार्गों पर एक भी ओवर ब्रिज के लिए बजट में प्रावधान न करना दुर्भाग्यपूर्ण है । अतएवं उक्त स्थानों पर ओवर ब्रिजों के निर्माण की मांग करता हूं । मंत्री महोदय ने पूर्व में प्रत्येक संसदीय क्षेत्र में कंप्यूटर आरक्षण केन्द्र (पी.आर.एस.) की बात कही थी लेकिन मेरे द्वारा प्रस्तावित सोराव व सहसों में अभी तक पी.आर.एस. केन्द्र नहीं खुल सका है । अतएवं मैं इन स्थानो पर पी.आर.एस. केन्द्रों की मांग करता हूं । मंत्री महोदया जहां व-र्ा 2011 में शत-प्रतिशत दोहरीकरण के लक्ष्य को पूरा करने की बात कहती है परंतु इलाहाबाद में फाफामऊ का दोहरीकरण अभी तक शुरू नहीं हो सका है । रेलवे की कंप्यूटरीकृत पूछताछ सुविधा इतनी खस्ताहाल है कि यात्री घंटों पहले स्टेशन पर पहुंचने के लिए विवश है। इस सुविधा का उपयोग विधाता की कृपा पर ही निर्भर है । माननीय मंत्री महोदया द्वारा

---

* Speech was laid on the Table

इसके विकास अथवा अन्य किसी इस तरह की दूसरी सेवा शुरू न करना यात्रियों के साथ नाइंसाफी है । अतएवं मैं रेलवे की पूछताछ सेवा में सुधार की मांग करता हूं । अक्सर समाचार पत्रों में पढ़ने को मिलता है कि ट्रेन में प्रसव के दौरान महिला की मृत्यु हो गई । लेकिन मंत्री महोदया ने लंबी दूरी की रेलगाड़ियों में चिकित्सा सुविधा उपलब्ध कराने की व्यवस्था हेतु कोई ध्यान नहीं दिया है । अतएवं मैं लंबी दूरी की ट्रेनों में चिकित्सा सुविधा उपलब्ध कराने की मांग करता हूं । मा0 मंत्री महोदया द्वारा लंबी दूरी की महत्वपूर्ण गाड़ियों में सामान्य श्रेणी की बोगियों में वृद्धि की कोई योजना नहीं है । अतएवं मैं महत्वपूर्ण ट्रेनों में सामान्य कोच बढ़ाने की मांग करता हूं। अक्सर यह देखने में आता है कि केन्द्रीय भर्तियों जिसमें विभिन्न प्रदेशों से लाखों बेरोजगार गन्तव्य स्थान को जाते और लौटते समय दुर्घटना के शिकार होकर जान गवां बैठते हैं लेकिन इस तरह की भर्ती स्थलों पर लौटने के लिए विशे-ा ट्रेन की व्यवस्था के लिए कोई भी प्रावधान मंत्री महोदया द्वारा नहीं किया गया है । अभी हाल में आई.टी.बी.पी. की भर्ती में बरेली उत्तर प्रदेश से लौटते समय सैकड़ों नौजवान दुर्घटना के शिकार हुए । इस बजट में ट्रेनों की लेट लतीफी रोकने के लिए भी कोई कार्य योजना नहीं है ।

*श्री एकनाथ महादेव गायकवाड (मुम्बई दक्षिण-मध्य): रेल के वजह से मुंबई पूरे देश से जुड़ी हुई है। मुंबई देश से जोड़ने का प्रयास दिन ब दिन मजबूत हो रहा है इसलिए मैं माननीय रेल मंत्रीजी का आभारी हूं। मुंबई महारा-ट्र की राजधानी है और देश की आर्थिक राजधानी मानी जाती है। देश की नेता आदरणीय सोनिया जी गांधी और देश के प्रधानमंत्री मनमोहन सिंह जी मुंबई को दुनिया का आर्थिक केन्द्र बनाना चाहते हैं।

उसके लिए भारतीय रेल अहम भूमिका निभा सकती है। मुंबई में रेल से यातायात करने वालों की संख्या हर दिन अंदाजे सत्तर लाख है। अपनी जान जोखिम में डालकर कई लाखों आदमी, महिलाएं और स्कूली बच्चे रेल परिवहन सेवा का लाभ उठाते हैं। आम आदमी के लिए रेल यातायात का मुख्य साधन है। बार-बार मांग करने के बाद 47 अतिरिक्त गाड़ियां चलाना आपने मंजूर किया है और हर बार लाइन गाड़ियों में 7 डिब्बों से 12 डिब्बे करने का प्रस्ताव को भी माना है।

मैं आपसे विनती करता हूं कि मुंबई सब-अर्बन में 200 तक अतिरिक्त गाड़ियां चलाने की जरूरत है। स्टेशन की साफ-सफाई, पानी की और शौचालय की सुविधाओं की सख्त जरूरत है। मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं कि रेल लाइन के निकट रहने वाले नागरिकों के लिए "सुखी गृह योजना " के तहत उन्हें छोटे आवास मुहैया कराए जाने की घो-णा का अभिनंदन करता हूं। मुंबई में रेल लाइन के निकट रहने वाले नागरिकों के लिए अपनी जान खतरे में डालकर रहने वाले आम जनता की गाड़ी की सुगम संचलन में बाधा आती है। इसके मद्देनजर महारा-ट्र शासन एवं रेल प्रशासन ने 10 हजार झोपड़ी वासियों के लिए आवास का प्रबंध किया है।

दादर मादुंगा रेल लाइन में 40. साल से रहने वाले गरीब नागरिकों की झुग्गियां उजाड़ी जाती हैं। मैंने आपको तथा आपके मंत्रालय को कई बार सूचित किया है।

---

* Speech was laid on the Table.

महारा-ट्र शासन की ऐसे नागरिकों को आवास देने की योजना महारा-ट्र के माननीय मुख्यमंत्री जी ने भी आपको पत्र लिखकर सूचना दी है।

महारा-ट्र शासन और रेल मंत्रालय मिलकर रेल लाइन के निकट झुग्गी निवासी आम आदमी को आवास दे सकते हैं। भारतीय रेलवे की इसलिए सहयोग की आवश्यकता है। अंत में रेल मंत्रालय द्वारा पारित रेल बजट का मैं अनुमोदन सपोर्ट करता हूं।

*श्री सुरेश काशीनाथ तवारे (भिवन्डी): मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूं कि इन्होंने जो रेल बजट पेश किया है, काफी प्रशंसनीय और ऐतिहासिक है।

इस रेल बजट 2011-12 में माननीय रेल मंत्री ममता जी ने यात्री किराए में कोई बढ़ोतरी नहीं की है। न ही माल भाड़े में बढोतरी की गई है। लेकिन माल ढुलाई में रेलवे की भागीदारी का बढ़ाया जाना गम्भीर प्रशंसनीय प्रयास है और अर्थव्यवस्था के हित में भी है। माननीय रेल मंत्री जी ने 2011-2012 के लिए 57,630 करोड़ रुपए की वार्निक योजना का प्रस्ताव किया है। जो किसी एक व-र्ं में रेलों द्वारा अभी तक का सर्वाधिक योजना निवेश है।

आजादी से पहले तक विभिन्न रजवाड़े व चुनिंदा उद्योग समूह अपनी रेल सेवा संचालित करते थे पर स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद इनका रा-ट्रीयकरण कर दिया गया और भारतीय रेल के नाम यह सेवा भारत सरकार के स्वामित्व में आ गई। अब तो भारतीय रेल गरीबों के देश की आम जनता की अपनी रेल हो गई है और रेल की यात्रा गौरवपूर्ण यात्रा हो रही है।

वैसे तो माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट में सभी वर्गों का ख्याल रखा है। फिर भी देश के आर्थिक-व्यावसायिक केन्द्र महारा-ट्र को और महानगर मुम्बई को अधिक ख्याल रखने की जरूरत है। विशे-कर भिवण्डी संसदीय क्षेत्र की जनता और व्यापारियों के हित में माल ढुलाई को चुस्त दुरूस्त किए जाने की आवश्यकता है।

माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है, मेरा सुझाव है कि-

1. प्रस्तावित नई दुरंतो इलाहाबाद से मुम्बई एसी दूरंतो को प्रतिदिन चलाए जाने की आवश्यकता है।

* Speech was laid on the Table.

2. भिवण्डी से चण्डीगढ़ एक्सप्रेस साप्ताहिक नई एक्सप्रेस गाड़ी चलाए जाने की घो-णा आपने की है। जिसे प्रतिदिन चलाए जाने की आवश्यकता है।
3. नई लोकल ट्रेन भिवण्डी से सीएसटी और भिवण्डी से चर्चगेट तक चलाए जाने की आवश्यकता है।
4. ज्ञात हो की देश के कुल कपड़ा उत्पादन में पावरलूम सेक्टर लगभग 70 प्रतिशत उपलब्ध करवाता है और इस 70 प्रतिशत में से लगभग 45 प्रतिशत पावरलूम सेक्टर महारा-ट्र राज्य भिवण्डी, मालेगांव और इचालकारंजी में है। जहां पर परम्परागत बुनकर परिवार सैकड़ों व-र्ों से यह कार्य कर रहे हैं। अकेले भिवण्डी में लगभग पांच लाख इकाइयां कार्यरत है। उल्लेखनीय है कि इस कार्य में लगे गरीब बुनकरों को अपनी रोजी-रोटी के लिए गुजरात, आन्ध्र प्रदेश, उत्तर प्रदेश और बिहार के कई भागों में आते और जाते हैं। जहां पर रोड़ ट्रांसपोर्ट द्वारा जाना अधिक खर्चीला, अधिक समय लेने वाला और असुविधाजनक होता है। इसलिए इन क्षेत्रों का ध्यान करके कुछ रेलगाड़ियों का संचालन सुनिश्चित किया जाना चाहिए।
5. मेरे संसदीय क्षेत्र भिवण्डी और उसके आस-पास के रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर विविध जन-सुविधाओं का अभाव रहता है। जिस ओर भी पर्याप्त ध्यान दिया जाना चाहिए।
6. मेरे संसदीय क्षेत्र भिवण्डी और उसके आस-पास के एरिया में छोटे व्यवसायियों, व्यापारियों और नौकरीपेशा लोगों को आने-जाने के लिए निम्नलिखित रूट पर लोकल ट्रेन चलाई जाने की खास जरूरत है-
   (क) कर्जत वांगनी-बदलापुर-कल्याण-मुम्बई
   (ख) कसारा-आसनगांव-वासिंर-खड़ौली-टीटवाला-मुम्बई

7. पावरलूम सेक्टर क्षेत्र से जुड़े गरीब बुनकरों के परिवारों को रेल यात्रा में 50 प्रतिशत की छूट दिए जाने की आवश्यकता है।
8. प्रस्तावित नई दूरंतो मुम्बई सेन्ट्रल से नई दिल्ली एसी दूरंतो को प्रतिदिन चलाए जाने की आवश्यकता है।
9. मुम्बई सीएसटी से हावड़ा तक चलने वाली दूरंतो एक्सप्रेस को सप्ताह में 2 दिन से बढ़ाकर 4 दिन की गई है। जिसे प्रतिदिन चलाए जाने की आवश्यकता है।

*श्री अशोक अर्गल (भिंड): मैं 2011-12 के रेल बजट का विरोध करता हूं । भारत स्वतंत्रता के बाद हर व-र्ा रेल बजट प्रस्तुत किया जाता है और बजट में कभी किराया वृद्धि कभी यथास्थिति रखी जाती है। नई-नई योजनाओं की घो-णाएं की जाती हैं लेकिन घो-णाओं में से शायद 10 प्रतिशत ही क्रियान्वित हो पाती है। उनमें से भी उनको पूरा करने के लिए कितनी धीमी गति होती है कि एक-एक नई रेल लाइन को पूरा करने के लिए 20 से 25 साल लगते हैं। मैं यह बात इसलिए कह रहा हूं कि मैं जिस क्षेत्र से चुनकर आया हूं वह क्षेत्र अत्यंत पिछड़ा और दस्युपीड़ित है। भिण्ड मध्य प्रदेश का उत्तर प्रदेश से लगा हुआ जिला है लेकिन आजादी के बाद से अब तक यह जिला न तो रा-ट्रीय राजमार्ग से जुड़ा है और न ही रेल लाइन से। इतना ही नहीं, यह जिला दस्युपीड़ित होने के साथ-साथ देश की सुरक्षा में लगे नौजवानों के लिए भी जाना जाता है। जहां पर हर महीने 2 से 4 नौजवान देश की सुरक्षा के खातिर अपनी जान गवांकर शहीद होते हैं। अतः मेरा मंत्री महोदया से अनुरोध है कि ऐसे जिले के विकास के लिए जो गुना-इटावा रेल लाइन लगभग 25 व-र्ाों से बन रही है उसको एक व-र्ा के अंदर पूरा किया जाना चाहिए ताकि इस पिछड़े जिले को अपना विकास करने का मौका मिल सके।

इस जिले कि विकास के लिए तत्कालीन प्रधानमंत्री माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के कार्यकाल में एक नई रेल लाइन भिण्ड-उरई-मुहआ व राठ की घो-णा की थी। इस नई रेलवे लाइन का सर्वे होकर प्राक्कलन बनकर तैयार है। आवंटन देना है। कृपया इस नई रेलवे लाइन के लिए बजट आवंटन करने का क-ट करें।

यह जिला पिछड़ा होने के कारण बेरोजगारी अत्यधिक होने से नौजवान पूरे देश की रेल गाड़ियों व स्टेशनों पर खाना, नाश्ता व चाय परोसने का काम करते हैं। लेकिन

* Speech was laid on the Table.

कोई दुर्घटना होने पर ठेकेदार लोग उनको किसी प्रकार की कोई सहायता नहीं देते। अतः कोई ऐसा प्रावाधान किया जाए कि इन वेटरों के साथ कोई दुर्घटना होने पर उनकी तत्काल चिकित्सा कराने की जिम्मेदारी ठेकेदारों की व मृत्यु होने पर मुआवजा देने की जिम्मेदारी भी ठेकेदार की हो।

रेलों में आम तौर पर देखा जाता है कि साफ-सफाई की व्यवस्था ठीक नहीं है। काकरोच और अन्य गंदगी सभी और देखने को मिलती है। लंबी दूरी की गाड़ियों में एक चिकित्सक की आपातकाल चिकित्सा के लिए व्यवस्था होनी चाहिए।

सुरक्षा की कमी देखने को मिलती है। आए दिन यात्रियों के साथ लूटपाट और सामान चोरी होने की घटनाएं होती रहती है। अतः सुरक्षा की भी पुख्ता व्यवस्था होनी चाहिए ताकि यात्रीगण निश्चिंत होकर यात्रा कर सकें।

भिण्ड-कोटा के बीच जो गाड़ी चलती है उसको अहमदाबाद तक बढ़ाया जाए। यह जनता की व-र्षों पुरानी मांग है जिसको पूरा किया जाना आवश्यक है।

ग्वालियर से भिण्ड के बीच में जो छोटे-छोटे स्टेशन है जैसे गोहद, मालनपुर, सोनी, एतहार, शनिश्वचरा इनका विकास किया जाए, उनको दो शिफटों में चलाया जाए, वहां प्रकाश, सुरक्षा की समुचित व्यवस्था की जाए। स्टेशन जाने के लिए कई जगह मार्ग नहीं है, उनको बनाया जाए। स्टेशन स्टाफ के रूकने के लिए भवन नहीं है, भवन बनाए जाए।

आरपीएफ का एक थाना भिण्ड स्टेशन पर खोला जाए। थाने की इसलिए आवश्यकता है कि इटावा तक के मार्ग में क्वारी, चंबल, यमुना नदी है, बीहड़ भी है। सुरक्षा की दृ-टि से थाना आवश्यक है।

नई दिल्ली जैसे रेलवे स्टेशन जो हाई सिक्योरिटी जोन है वहां पर गुटकों की बिक्री होती है। मेरी मांग है कि देश के किसी रेलवे स्टेशन परिसर या उसके आस-

पास 500 मीटर तक गुटका, सिगरेट, तंबाकू, पान बेचना प्रतिबंधित किया जाए। प्रायः देखा जाता है कि प्लेटफार्म पर भारी मात्रा में गाड़ी के अंदर अवैध रूप से यह सब बिकता है जिसमें आरपीएफ स्टाफ उनसे मिला हुआ रहता है।

प्लेटफार्म की सफाई होती है तो पूरा कचरा पटरी पर डाल दिया जाता है। जिससे सारी गंदगी पटरी पर होती है। इससे सफाई की जगह और गंदगी फैलती है।

गाड़ियों में जो बैडरोल रेल यात्रियों को दिए जाते हैं वे साफ नहीं होते हैं। उनकी साफ सफाई का विशे-न ध्यान रखा जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र के दतिया रेलवे स्टेशन पर जहां पर माँ पीताम्बरा शक्तिपीठ है, जहां देश के कोने-कोने से लोग दर्शनों हेतु आते हैं, इस स्टेशन पर सचखंड, झेलम, मंगला और केरल गाड़ियों का ठहराव दिया जाए। दतिया रेलवे स्टेशन का विस्तार किया जाए। रेलवे फाटक पर ओवर ब्रिज बनाया जाए। इसकी घो-णा पूर्व मंत्री दिग्विजय सिंह ने अपने कार्यकाल में की थी। इससे आम नागरिकों को सुविधा होगी। रेल मंत्रालय जनता की सुविधा के लिए होता है।

बसई रेलवे स्टेशन पर मात्र पैसेन्जर और दादर एक्सप्रेस का ठहराव है। वहां पर छत्तीसगढ़ और मालवा एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाए जिससे उक्त पिछड़े क्षेत्र को आवागमन में सुविधा होगी क्योंकि बसई क्षेत्र दतिया में लगता है। सड़क से आने में इनको काफी असुविधा होती है।

मुझे आशा ही नहीं बल्कि पूर्ण विश्वास है कि माननीय रेलमंत्री महोदया मेरी मांगों को ध्यान में रखते हुए मेरे द्वारा दिए गए सुझावों पर आवश्यक निर्देश प्रदान करने का क-ट करेंगी।

*** SHRI GANESHRAO NAGORAO DUDHGAONKAR (PARBHANI) :**

I am very happy & congratulate the Hon'ble Minister for Railways for announcing the earnest demand of people of Marathwada region of doubling of Parbhani-Mudkhed line & hope it will be extended to Manmad as early as possible in next few years.

At the same time, I am also congratulating to Hon'ble Minister for Railway to sanction bypass to Purna (Jn.) that is Basmat-Chudawa.

With the above bypass line, I demand for Pedgaon-Pokharni (Nursingh) by pass to Parbhani(Jn.)

With the above developments, I would like to attract your attention to following demand of my region.

1) **Akola-Khandwa gauge conversion (MG to BG)**

I would like to place an very earnest demand of people of my region for time bound completion of Akola-Khandwa gauge conversion (MG to BG) within a stipulated time & this programme of gauge conversion is necessary for development of the backward region and connect this region to North & East India.

2) **Parli-Beed-Nagar rail line**

To expedite the Parli-Beed-Nagar rail line to increase the connectivity for convenience of people of my region to Pune & Mumbai.

3) **To make the construction of Ultra Modern Diesel/Electric Home Locoshed at Purna (Jn) in Nanded division in South Central Railway**

I would like to emphasis on the fact that injustice is done in my region to Purna (Jn) where steam locoshed was located as it was a central place to then MG rail line. I come to know that such steam locoshed were also present at Kazipeth, Lalaguda, Guntkal, Gutty in South Central

* Speech was laid on the Table.

Railway but they were subsequently converted in diesel and electric locoshed. On the contrary the steam locoshed at Purna (Jn.), Jalna, Manmad (Jn), Parli (Jn) and Akola were abolished and no new diesel locoshed were erracted, this is injustice to this region because these lines are diesel locomotive lines.

The present diesel locoshed (i.e. Kazipeth, Lalaguda, Guntkal and Gutty) are in the zone of electrified lines and far away from the Nanded Division (about 350 km).

Following infrastructure facilities available at Purna (Jn)

1. Diesel locoshed
2. C & W shop
3. Railway Yard
4. Rest house for officers and running room
5. Railway quarters for employees
6. School
7. Hospital
8. Community Hall

Therefore, I request you to consider at least one demand of constructing ultra modern diesel/electric locoshed at Purna (Jn) in Nanded Division

4) Electrification of Adilabad-Parli-Nashik (Manmad) rail line

As you are pointed out in your speech of about (R2CI) (Rail connectivity from Coal and ore mines) programme, I demanding Adilabad-Parli & then Nashik (Manmad) electrification as this line is commercial line for transportation of coal to thermal power stations.

5) Rail Tourism

Parbhani is a railway junction & hub of religion, passengers & pilgrims alighting here therefore you are requested to include Parbhani (Jn) in the

list of stations for Rail Business with Ministry to Tourism for the convenience of pilgrims.

Following famous holy places are near to Parbhai (Jn.)

1. Aundha Nagnath (one of the Jyotirlinga)
2. Parli-Vaijnath (one of the Jyotirlinga)
3. Turba-ul-Haq Dargah.
4. Nemgiri (Famous Jain Temple)
5. Navagarh (Famous Jain Temple)
6. Pokharni (Famous Narsimha Temple)

6) Establishment of Polytechnic/Engineering College at Purna (Jn)

As per the MOU with HRD, Polytechnic or Engineering college should be established at Purna (Jn) as ample railway land is available there.

7) Demand for New Train/Special Train (Nanded-Mumbai)

I am very thankful to you for starting some new trains but at the same time I am pained to inform you that all the Member of Parliament of Marathwada region demanding a new special train (Nanded-Mumbai or Akola-Mumbai) which is not seen in the railway budget therefore I request you to sanction this demand of people of my region.

8) Extensions should be given to following trains

At the same time Hon'ble Minister for Railway should gave the extensions to following trains for the convenience of the people

1. Nanded-Pune Express should be run tri-weekly & the same should be extended to Mumbai.
2. Mumbai-Latur Express should be extended to Parbhani (Jn.) or Purna (Jn)

3. Sambalpur- Nizamabad & Vishakhapatnam-Nizamabad already extended to Nanded. Extension should be given Parbhani (Jn.). It will be beneficial for Purna (Jn.) as well as Parbhani (Jn.)
4. A new train should be introduced from Nanded to Manmad for the connectivity of Manmad-Mumbai (Express) daily.
5. Extension should be given to Mumbai-Manmad Express daily upto Jalna
6. Extension should be given to Godavari Express upto Jalna

9) Upgradation of stations

As Hon'ble Minister for Railway stated in her Railway Budget I proposed Gangakhed & Pokharni (Narsingh) railway station for upgradation of station.

10) Vacancies in Nanded Division

May I attract your kind attention to the fact that there is shortage of running staff in Nanded division because of this the tremendous stress on the existing running staff in Nanded division. The following vacancies of running staff is in the Nanded division.

1. Loco-Pilot = 77
2. Asst. Loco-Pilot = 83
3. Guards = 52
4. Station Masters = 60

Therefore, I request you to recruit the above vacancies as early as possible.

11) PRS (Passenger Reservation System) at Ghansawangi & Sonpeth

As Hon'ble Minister, gives one PRS (Passenger Reservation System) locatio on the choice of Member of Parliament in last Railway Budget, the two more PRS locations namely Tq. Ghansawangi Dist. Jalna and Tq. Sonpeth Dist. Parbhani should be started in this year for the convenience of the people.

12) To expedite the matter of 'Adarsh Station' at Parbhani (Jn.) & Purna (Jn)

With your kind permission I attract the kind attention of Hon'ble Minister for Railways towards the fact that in last Rail Budget Parbhani (Jn) & Purna (Jn) are included in the list of 'Adarsh Station'. But I am at loss to say that the actual work of modernization has not yet started.

13) To expedite the matter of 'Tertiary Level Multi-Specialty Hospital' at Purna (Jn)

As per MOU with Ministry of Health, 26 acre of land is proposed for OPD's & tertiary level multi specialty hospital at Purna(Jn.) which has announced in last Railway Budget but the actual work has not yet started.

I once again requested to Hon'ble Minister for Railways, kindly sanction these demands & expedite the matters which you are announced in last Railway Budget.

* **SHRI JOSE K.MANI (KOTTAYAM) :** At the outset, on behalf of the people of my constituency Kottayam----I would like to thank the Hon'ble Railway Minister for presenting a people friendly budget despite fiscal constraints. However, I would like to bring to the urgent attention of the Hon'ble Railway Minister some long pending demands for upgradation of Kottayam Railway Station.

Kottayam, as you are aware is the gateway to Central Kerala known for its plantation valleys, wildlife sanctuaries and backwater resorts is engaging the attention of the Railway Ministry.

Kottayam has been facilitating heavy volume of pilgrim traffic throughout the year destined for Sabarimala, St. Alphonsa's shrine at Bharananganam and ona lesser scale to Vaikom and Ettumanoor temples. Ernakulam-Kottayam section also accounts for a major share of passenger revenue, justifying upgradation of passenger amenities. Although many of the stations on this section have been declared as Adarsh Stations, Kottayam's legitimate claim for a pilgrim center with transit facilities including budget accommodation has not been taken care of in the current budget. I would request the Hon'ble Minister to include the setting up of a pilgrim center at Kottayam in the current budget and provide allocations therefore.

It was with great enthusiasm the people of Central Kerala welcomed the announcement made during the previous budget for setting up a multi-functional complex in front of Kottayam RS. Presently the low-lying space between the RS entrance and the abutting main road is the only option for building the MFC. A part of this area is being used for parking. Considering acute shortage of land for acquisition involving prohibitive cost, the MFC has to be designed for optimum utilization of available landscape as a high-rise building of permissible proportions, both for commercial utilization and for housing a part of the passenger utility areas like dormitories, cloak rooms, cafeteria, bath/toilet facilities and transit lounge etc.

* Speech was laid on the Table.

I understand that the design of the MFC is based on a modest scale for name sake without taking into account the necessity of providing adequate space within the complex for passenger amenities which were earlier considered possible based on the assumption of shifting the goods shed elsewhere to make space for expansion of the RS including augmentation of passenger amenities. It is, therefore, imperative that the project of MFC and frontage development of the station has to be integrated, provisioning adequate space for car parking on the basement and ground level of the complex. It is most essential that the new complex and frontage of the RS has to be executed on an aesthetic architectural concept, merging with the traditional Vaastu Shilpa features found elsewhere in Kerala.

A logical extension of Kottayam having been declared as a coaching terminal in the current budget would be to start an express train service to and from Bangalore. There is a constraint flow of traffic to and from Bangalore, comprising of students, IT professionals and paramedical; staff hailing from this region. To start with this new train service could be made a bi-weekly or tri-weekly and later regularized as daily if the passenger revenue justifies.

I want to highlight the slow pace of doubling works now underway, on Mulanthuruthy-Kayamkulam section due to tardy process of land acquisition and the problems faced due to high price of land and resistance from the land owners.

At this rate, the doubling project is going to take indefinitely long time for completion. The regular traffic on this busy section stand disrupted to large extent. The process of doubling should be supplemented with improvements in signaling system by installed and automatic signaling system on this route in place of the obsolete block signaling system now in place.

Sufficient funds may be provided for the new Sabari Rail line and sufficient Railway officials may be deputed to exclusively for the speedy implementation of this project.

[*] **SHRI BHAKTA CHARAN DAS (KALAHANDI) :** I want to mention my views on Railway Budget on the Table of the House.

Indian Railways has one of the largest business networks in the world transporting more than 22 million passengers and more than 2.5 million tones of freight daily having more than 1.4 million employees. The train network traverses the length & breadth covering more than 64,000 Km. This budget has given emphasis on sustainable, efficient and rapid growth with an acute sense of social responsibility towards the common man by announcing rail connection to Manipur, Institute for Tunnel and Bridge Engineering at Jammu, Diesel locomotive center in Manipur, Centre of Excellence in software at Darjeeling, Rail Industrial park at New Bongaigaon. There is need to include more remote and backward areas in its map.

Sikkim, Arunachal Pradesh, Meghalaya are still waiting to be connected by rail.

Railways stand as the pioneering sectors among all social sectors. It is most vaiable and convenient source of mobility of either people or goods, because it is cheap and affordable. There is still much left to be done especially in terms of connecting extreme backward rural areas and much needed people, so that these areas and people can reap the benefits of Government's plans in regard to development and growth. Rail transportation is vitally interlinked with economic development of the country, so it is imperative that the railways grow at even faster pace.

I am thankful to Hon'ble Railway Minister that she has included more than 25 projects and schemes in this year's budget, which include strengthening of Railway infrastructure, construction of new railway lines, providing amenities to the passengers, introduction of new trains, modernization and safety system facilities to the railway employees, Ex-Serviceman and sports persons of the country etc.

---

[*] Speech was laid on the Table.

At the same time, I am thankful to Hon'ble Railway Minister that she has provided 11 train connections to the State of Orissa, at the same time I regret that due importance was not given to my State with regards to railway network. East Coast Railways is a new one, but due to lack of infrastructure, man power expansion of work is very slow.

Railway Minister has stressed on the social responsibility of Railways for their contribution towards weaker section and backward region. Kalahandi being the most backward region in the country requires the immediate attention of the Railways. In the last budget Hon'ble Railway Minister had promised a wagon factory in Kalahandi but this time she has not mentioned the establishment of the same. I came to know that Chief Minister of Odisha has suggested a third place in the State.

If the said wagon factory is not established in Kalahandi the people would be betrayed. A backward district like Kalahandi would remain backward forever. The politically vindictive decision of the Chief Minister of Odisha should not be considered as there are sufficient lands available in the different railways station in Kalahandi. In some places, if railway land is not available as required, private land is available. Railways can afford to take that land and establish the wagon factory. If the wagon factory opens in Kalahandi, it will fulfill the norms and objective of the railways towards development of backward people.

I urge upon the Hon'ble Railway Minister and place the demand of the people of my constituency before the house and request the Hon'ble Railway Minister to declare the establishment of the wagon factory in Kalahandi.

I hope and trust that the people of Kalahandi will not be betrayed.

***श्रीमती कमला देवी पटले (जांजगीर-चम्पा):**

यह खेद का वि-नय है कि 15वीं लोक सभा का यह तीसरा बजट है और तीनों ही रेल बजट में छत्तीसगढ़ राज्य जो रेलवे का सर्वाधिक आय देने वाला राज्य है, के साथ भेदभाव होते आया है । राज्य के माननीय मुख्यमंत्री महोदय भी कई बार पत्र लिखकर और माननीय रेल मंत्री जी से व्यक्तिगत रूप से मिलकर राज्य में रेल सुविधाओं के विस्तार के लिए कई प्रस्ताव दिए थे, इसके बाद भी छत्तीसगढ़ राज्य की उपेक्षा बहुत ही निराशाजनक है, इस पर आवश्यक कदम उठाए जाएं ।

मेरे संसदीय क्षेत्र के नैला रेलवे स्टेशन जो जिला मुख्यालय का रेलवे स्टेशन है, का नाम ''नैला-जांजगीर'' करते हुए जिला मुख्यालय के अनुरूप कम से कम साउथ विहार, गोडवाना, हीराकुण्ड, मेल एक्सप्रेस, चांपा जंक्शन जो औद्योगिक जिला कोरबा के लिए लिंक का काम करता है, में गीतांजलि, ज्ञानेश्वरी सुपर डीलक्स, अकलतरा में हीराकुण्ड, सक्ती में अहमदाबाद, बाराद्वार में जनशताब्दी एक्सप्रेस ट्रेन का स्टापेज दिया जाए ।

अकलतरा, चांपा, बाराद्वार, सक्ती व जिला मुख्यालय की रेलवे स्टेशन नैला में यात्री सुविधाएं नगण्य है । इन स्टेशनों का विस्तार, स्टेशन परिसर का आधुनिकीकरण, रेल क्षेत्र की खस्ताहाल सड़कों का कायाकल्प, तकनीकी एवं सूचना प्रौद्योगिकी का विस्तार, शहरों में सिटी रेल टिकट घर की स्थापना, रेल आरक्षण का कोटा बढ़ाया जाना तथा नैला स्टेशन में नया रेलवे थाना की स्थापना एवं चांपा रेलवे थाना में पर्याप्त बल की तैनाती किया जाना आवश्यक है ।

कापन, कोटमीसोनार, जेठा, सारागांव रोड, बालपुर जैसे छोटे स्टेशनों में आधारभूत विकास जैसे स्टेशनों का विस्तार कर पर्याप्त यात्री सुविधाएं, शेड निर्माण, पेयजल, शौचालय, पैदल पुल के लिए बजट में प्रावधान किया जाए ।

इंटरसिटी एक्सप्रेस को बिलासपुर से रायगढ़ तक बढ़ाया जाए एवं नैला में स्टापेज दिया जाए । जनशताब्दी एक्सप्रेस में बढ़ती हुई भीड़ को देखते हुए अतिरिक्त डिब्बा लगाया जाए, लोकल ट्रेनों में भी डिब्बे बढ़ाए जाने की जरूरत है ।

जिले से गुजरने वाले रा-ट्रीय राजमार्ग सं. 49 में चांपा नैला के बीच खोखसा समपार सं. 342 एवं चांपा यार्ड में समपार सं. 337 ओव्हर ब्रिज की स्वीकृति रेल बजट 09-10, 10-11 एवं 11-12 में राशि का प्रावधान करने के बाद भी प्रारंभ नहीं किया गया है, को शीघ्र प्रारंभ किया जाए । अकलतरा समपार सं. 355 पिछले 10 व-र्षों में भी पूरा नहीं हो सका है, शीघ्र पूरा किया जाए । नैला बलौदा मार्ग में नैला पश्चिम केबिन के पास, बाराद्वार सक्ती के बीच सकरेली फाटक एवं सक्ती-अड़भार के बीच सक्ती में ओव्हर ब्रिज निर्माण की स्वीकृति दिए जाने की आवश्यकता है ।

---

* Speech was laid on the Table.

चांपा व अभनपुर के बीच बाईपास रेल लाइन एवं तिल्दा से पलारी बलौदा बाजार कसडोल सरसींवा होते हुए उड़ीसा तक नई रेल लाइन सर्वे की मंजूरी दी जाए ।

* **SHRI K.P. DHANAPALAN (CHALAKUDY):** I would take this opportunity to congratulate the Government and the Minister for presenting a balanced and perceptive budget. It was indeed a great and remarkable achievement to present such a budget without hiking the fares for passenger and freight. The budget is having an 'Aam Aadmi' face. It has gone out all the way to extend a helping hand or the poor, needy and unprivileged. Many of the initiatives in the budget will definitely change the face of Indian Railways. The projected earnings for the Indian Railways for 2010-11 are to exceed Rs.1 lakh crore. It is indeed a matter of pride that the railway has 'employed more than 14 lakh people of this country. The Indian Railway has always remained the biggest job market among the public sectors in the country. The further growth of Indian Railways portrayed in the budget would create more job opportunities for the unemployed in the country. It is a remarkable achievement that this country has railway tracks extending to about 64015 kilometres and operates 17000 trains daily. Further efforts are being initiated by the Indian Railways to reach the nook and corner of this country and to cater to the poor and the needy. The new line surveys announced in the budget gives much hope in this regard. Still we have miles and miles to go.

The 236 new Adarsh Stations announced in the budget would definitely help to improve the face of railway stations in this country. But I would urge that more Adarsh Stations may be announced so that many of the deserving stations may also be included in the list. I would suggest that further attention is required to improve the safety in the railways. It was an alarming fact that the recent years have witnessed an increase in atrocities and accidents in trains. Many of the level crossings in the country still don't have any guard staff and this may lead to accidents. It may also be noted that still we are unable to cater to the need efficient trail connectivity for a large chunk of suburban population of this country.

* Speech was laid on the Table.

It is indeed an achievement that the Railways have lowered the eligibility age for women from 60 to 58 years to avail themselves of the fare concession for senior citizens, besides increasing the concession rate from 30 per cent to 40 per cent for both men and women. This will help lakhs of old aged population of this country. This shows the care and concern of the government for the vulnerable and under privileged class of the society.

The special package for the North Eastern region, with a mission to connect all these states except Sikkim in another seven years in dire step from the railways and deserves applause. I would rather say that it is a historical duty of this country to ensure that the North Eastern part of this country gets due attention in its development and growth. More efforts are required to ensure that every part of this country and population gets access to railways.

At the same time, I would invite the attention of this august house to some of the urgent issues with respect to my state and constituency left unaddressed in the budget.

It is appreciable that an amount of Rs.83 crore is allotted for the Sabari Rail Project in Kerala. In the last budget an amount of Rs.82 crore was allocated against a project cost of Rs.550 crore which was estimated earlier. This cost has escalated many folds over the years since cost in every aspect has witnessed a rally in the recent years. Hence, I am of the humble view that the amount allocated is too low in the given context and the Hon'ble Minister may be pleased to allocate more fund in this head.

Electrification and doubling work of many railway lines in the state of Kerala is progressing in very slow pace and there is a dire need to accelerate this. In this regard, I would like to specifically mentioned the Mulanthuruthy-Mavelikkara and Kumbalam-Alappey.

The Hon'ble Minister was pleased to announce the Edappally-Guruvayoor new line survey in the last budget. Though 8 new line surveys are announced for Kerala in the present budget, this Edappally – Guruvayoor is not mentioned and

has not found its place. I would request the Hon'ble Minister to kindly include the Edappally – Guruvayoor new line survey too in the present budget and allocate fund for the same.

Since Kerala is a state with high population density same is the case of vehicle and traffic in the road. In these contest Railway Over Bridges is inevitable for Kerala and hence I would request the Honourable Minister to allocate more ROBs for Kerala and in this regard I would request the Minister to consider the proposed ROBs of Angamaly-Karukutty (Champanoor), Chowara and Neduvanoor which comes under my constituency in priority.

The number of Adarsh stations allocated for Kerala is too low in number and I would request the Minister to include Aluva, Challakkudy and Angamally in the list of Adarsh stations. Aluva, Chalakudy and Angamaly are the three major Railway Stations within my constituency area. All the three places are famous in one way or the other. Aluva is a pilgrim center and Gateway of Munnar tourist center as well as near to the Cochin International Airport. The modernization of Aluva Railway Station befitting its status as the gateway for lacks of pilgrims visiting Malayattoor and Kalady (Birth place of Adhi Shankaracharya).

Finally, though the Honourable Minister was kind enough to refer to the Palaghat Coach Factory and Cherthalla Wagon Factory in her speech both has not found its place in the budget. I would request the Honourable Minister to include both in the budget and allocate separate fund for the same. I hope that in your reply speech you are kind enough to announce Railway Zone to Kerala.

Once again I appreciate and congratulate the Honourable Minister and her team for presenting a new vision and the road map for Indian Railways.

*श्री प्रदीप कुमार सिंह (अररिया):

इस बजट को देखने सुनने से ऐसा लगता है कि यह देश का नहीं केवल पश्चिम बंगाल का रेल बजट है । बिहार के उत्तर पूर्व में भारत नेपाल की अंतर्रा-ट्रीय सीमा को मेरा लोक सभा क्षेत्र अररिया टच करता है जो सामरिक दृ-टि से काफी महत्वपूर्ण है । लाखों विदेशी सैलानियों का अपने देश में इस रास्ते से हमेशा आना-जाना लगा रहता है । लेकिन हम अपने को इस रेल बजट में ठगा सा महसूस कर रहे हैं । पूरे बिहार में विशे-ततः सीमांचल क्षेत्र के लिए माननीय रेल मंत्री जी का इस बजट में कोई प्रावधान नहीं है ।

मेरा क्षेत्र नार्थ ईस्ट फ्रंटियर रेलवे में पड़ता है और अररिया कोर्ट उस रेलवे के कटिहार डिवीजन का सबसे ज्यादा राजस्व देने वाला केन्द्र है । लेकिन दुर्भाग्यवश यही देश का एकमात्र स्टेशन है जहां आज भी सिग्नल व्यवस्था नहीं है । केवल हॉल्ट है पूर्ण स्टेशन का दर्जा भी नहीं है । इसको जंक्शन बनाने की मांग हम करते हैं ।

पूरे देश में केवल दिल्ली के लिए वाया पटना एकमात्र ट्रेन सीमांचल एक्सप्रेस हमारे यहां से चलती है । वह भी लालू जी के समय शुरू हुई थी और इस लंबी दूरी की ट्रेन में भी न तो पैन्ट्रीकार है, न ही फर्स्ट एसी के डिब्बे हैं । एक डिब्बा है उसके आधे हिस्से में सेकेण्ड एसी और आधे में थर्ड एसी भी है । इस गाड़ी में डिब्बे बढ़ाये जाएं तथा पैन्ट्रीकार की व्यवस्था की जाए । मैंने पहले भी सदन में इस पर मांग की थी । बाकी देश का कोई भी छोटा या बड़ा शहर हमारे क्षेत्र से रेल के माध्यम से आज तक नहीं जुड़ पाया है ।

आम्रपाली ट्रेन कटिहार से खुलती है और अमृतसर तक जाती है और वापस आने पर 12 से 15 घंटे तक इसका रैक कटिहार में खड़ा रहता है । नेपाल की सीमा पर मेरे क्षेत्र में जोगबनी अंतिम स्टेशन है केवल कटिहार से 105 कि0मी0 है 1.30 से 2 घंटे लगते हैं । इसलिए इस ट्रेन को कटिहार की बजाय जोगबनी से चलाया जाये ।

पटना प्रदेश की राजधानी है, अनेक काम होते हैं, जनता के राजधानी में लेकिन कोई ट्रेन नहीं । इंटरसिटी कटिहार से चलती है बहुत ही आसानी से इसको जोगबनी से चलाया जा सकता है । हम इसकी मांग करते हैं ।

कटिहार से जोगबनी लोकल ट्रेन केवल दिन में ही हैं । शाम को कोई ट्रेन नहीं है । अतः रेलों के फेरों में वृद्धि कर इसको शाम तक किया जाये ।

कलकत्ता से जोगबनी 13159/13160 ट्रेन सप्ताह में केवल 3 दिन है इसको नियमित करने की मांग हम करते हैं । नेपाल से हम सटे हैं । मित्र रा-ट्र है छोटा भाई कहलाता है भारत का । रोटी बेटी का रिश्ता है हम लोगों का इस देश के साथ । बनारस, यानी काशी भारत का प्राचीनतम शहर,

* Speech was laid on the Table.

भारत की सांस्कृतिक राजधानी तथा एक धार्मिक नगरी है । बहुत सारे लोग नेपाल से यहाँ बी.एच.यू. जैसे संस्थानों में पढ़ने, धार्मिक आयोजनों हेतु, संस्कारों हेतु घूमने के लिए हमेशा आते जाते रहते हैं। व-र्षों से हम मांग करते आ रहे हैं कि जोगबनी से बनारस के लिए कोई सीधी ट्रेन चलायी जाये । लेकिन आज तक कोई भी प्रावधान इस संबंध में नहीं हुआ है । मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि इस बजट के माध्यम से सीधी ट्रेन चलायी जाये ।

हमारे यहां फारबिसगंज से सहरसा छोटी लाइन थी जिसका गेज कन्वर्जन के लिए सप्लीमेंटरी बजट में 1993 में पास हुआ था । नेपाल सीमा पर होने के कारण सामरिक दृ-टि से भी यह महत्वपूर्ण है रक्षा मंत्रालय इसके लिए पैसा दे रहा है । लेकिन आज भी यह लटकी हुई है और बहुत ही धीमी गति से इस पर कार्य चल रहा है ।

व-र्ष 2006-07 में अररिया से गलगलिया नई रेल लाइन का सर्वे पूरा हो गया । कुछ पैसा भी स्वीकृत हो गया है 100 कि0मी0 लंबी यह लाइन है । ठाकुरगंज में इसका शिलान्यास तत्कालीन रेल मंत्री मा0 लालू जी ने किया था । कादो गाँव में मैची नदी पर एक पुल के लिए एक पाया भी तैयार हो गया है लेकिन इस योजना पर अभी तक कोई प्रोग्रेस नहीं है कोई और काम भी चालू नहीं हो पाया है ।

2009 में ही तत्कालीन रेल मंत्री जी ने अररिया से सुपौल के लिए एक नई रेल लाइन का शिलान्यास रानीगंज में किया था लेकिन इस लाइन के लिए अभी तक भू-अर्जन की प्रक्रिया भी शुरू नहीं हो पायी । यही नहीं ऐसी ही 14 नई रेल लाइन परियोजनाएँ पूरे बिहार में हैं जिनके लिए केवल 1 - 1 करोड़ रुपए अभी तक दिए गए हैं जैसे किशनगंज से जलालगढ़, मुजफ्फरपुर से दरभंगा, छपरा से मुजफ्फरपुर जैसी 14 नई लाइनें हैं जिनका अभी तक कहीं कुछ अता पता नहीं है।

बिहार में जो परियोजनाएँ चल भी रही हैं आधे अधूरे हैं । उनके लिए 2006 से बिहार में पैसा ही नहीं दिया गया है और भी बहुत सारे खुदरा काम धन के अभाव में लंबित पड़े हैं यह बिहार के साथ सौतेला व्यवहार है ।

माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि मेरी इन मांगों को इस बजट में शामिल किया जाए। लंबित परियोजनाओं को धन की उपलब्धता करायी जाए ताकि शीघ्र ही कार्य पूरे हो सकें । रेलों की गुणवत्ता को बढ़ाया जाए, मेरे क्षेत्र अररिया से रेलों के फेरों में वृद्धि की जाए तथा विस्तार किया जाए ताकि मेरे क्षेत्र के लोग भी और अधिक क्षमता से रेलवे के विकास में, बिहार के विकास में तथा देश की समृद्धि की प्रक्रिया को गति प्रदान कर सकें ।

***Smt. Paramjit Kaur Gulshan (Faridkot) :** Hon'ble Railway Minister presented the Railway Budget in Lok Sabha on 24th February. We had great hopes that this time, the Railway Budget would provide something concrete for the people of Punjab. For the last seven years, we had been raising the genuine demands of the people of Punjab. The Members of Parliament of our party had met the Railway Minister and handed over in the writing, demands made by the Hon'ble Chief Minister of Punjab. However, our hopes were dashed to the ground. The Railway Budget has mentioned the introduction of only one new Ludhiana-Delhi Shatabdi train for Punjab. Shatabdi trains are already plying on this route. This is a cruel joke played by the Railway Minister on the people of Punjab. The mention of doubling of lines on the Jakhar-Mansa route is nothing new. It was already mentioned in the previous budget also. Laying the foundation-stones of new projects is ridiculous if past instances are taken into account. Many such projects have never seen the light of the day. Sadly, the name of Punjab does not figure in the list of states where guage-conversion work is to be undertaken.

There is mention of survey of Qadian-Beas route. This is rather ironical. The Railway Ministry seems to be in a state of deep slumber. Let me tell them that the survey work on the Qadian-Beas route had been already completed before we attained independence. It was done in 1945. An announcement was made in the last budget that survey-work of Rama Mandi-Talwandi Mour will be undertaken. However, nothing tangible has been done in this matter. Even more surprising is the fact that 63 years have passed since we attained independence but Punjab has not yet been connected by rail to its capital Chandigarh.

***English translation of the Speech originally laid on the Table in Punjabi.**

The people of Punjab are fed up with false promises made in successive Railway Budgets. This Railway Budget has nothing new to offer to the people of Punjab. There is nothing new for the people to look forward to.

Before the presentation of every new Railway Budget, the Railway Minister should tell the House the number of assurances that have been fulfilled from the budget of the previous year.

The common man has become skeptical of the Railway Budget because most of the facilities and amenities are provided for passengers travelling in upper classes. The middle class, the poor, the deprived and the downtrodden are conveniently ignored although they form the bulk of the passengers travelling by trains. Hon'ble Railway Minister Mamata ji has left the common passengers in the lurch. People thought that though she hails from West Bengal, she belongs to the entire country. However, Mamata ji has made the entire Railway Budget West-Bengal centric. It is very unjust on her part to have done so.

Time and again, step-motherly treatment has been meted out to Punjab. Punjab and Punjabis had been at the vanguard during the freedom-struggle. Punjab is the granary of India. It ushered in the Green Revolution in India. But the rights of Punjab were trampled upon by successive governments at the centre. Despite its contribution, Punjab and its just demands have been conveniently ignored in successive Railway Budgets. The people of Punjab are aggrieved by this treatment.

The Railway Minister has turned a blind eye and a deaf ear to the genuine demands of Punjab. However, let me remind the Hon'ble Railway Minister about the aspirations and needs of the people of Punjab :-

1. During pre-independence times, district Moga was directly connected by rail to Delhi. Time and again, I have raised the need to restore it but to no avail. This demand should be met.
2. Moga is a densely populated town. There is a Railway Park in the town which has about 1900 trees. This park should be opened for public. I had written to the Chairman Railway Board espousing the demand of the people of the area. However, nothing has been done in this matter. This park should be opened to the public at the earliest.
3. In the last Railway Budget, Faridkot Railway Station had been declared a Model Railway Station. However, no work has been undertaken there till now.
4. Over-bridges are need at Kotkpura Main road and Jatu Rampura Mandi. This demand should be fulfilled at the earliest.
5. The frequency of Sr. Ganganagar-Nanded Sahib train should be increased to at least thrice a week instead of once a week. This will increase the revenue of the Railways as well as help lakhs of Sikh devotees who want to go to Sri Nanded Sahib to pay their obeisance. This is an appeal to the Railway Minister from all the Members of Parliament of Punjab, lakhs of devotees and scores of cultural and religious organizations. Lakhs of devotees from Punjab, Haryana, Rajasthan, Delhi, Chandigarh and Uttarakhand visit Sri Nanded Sahib. It is also requested that this train should be run via Akola.
6. In order to link Ferozepur to Amritsar, surveys had been conducted on Feozepur-TarnTaran, Ferozepur-Khemkaran and Ferozepur-Patti routes in 2009. When will the Ferozepur-Amritsar rail link see the light of the day?

7. The Punjab Government has sent several new proposals to the Railway Ministry but to no avail.
   a. Tarn Taran-Goindwal
   b. Abohar-Fazilka
   c. Patti (Amritsar-Khemkaran line)
      Mallamwalla (Ferozepur-Jalandhar line so that trains can ply between Amritsar-Pathankot to Delhi via Ferozepur and Bathinda).
   d. Rama-Mandi-Talwandi Mour: This line had been sanctioned in the earlier budget. The survey work should be completed at the earliest so that this line becomes functional in 2011 and the people of the area can avail the services.
8. All unmanned level crossings should be converted into manned level crossings at the earliest. These include Bathinda No.12, Ferozepur No.70, Faridkot / Moga No.13, Tarn Taran No. 37, Distt. MuktsarKheran, Block NO. B etc.
9. There is no Express train from Ferozepur, Faridkot, Mogha, Muktsar, Bathinda via Jakhar-Rohtak. A Shatabdi train on this route is the long-pending demand of the people of the area.

   Madam, I urge upon the Railway Minister that the Delhi-Ludhiana Shatabdi should instead be plied on this route as there are already several Shatabdis plying on the Delhi Ludhiana route. This will fill up the coffers of the Railways and help the people in and around Ferozepur too.
10. Doubling of lines should be done on Ferozepur-Bathinda, Fazilka, Abohar, Ganganagar-Delhi route.
11. Hon'ble Railway Minister has proposed the building of schools, colleges, hospitals, industrial parks, etc. on the Railway lands that are

lying vacant. In Punjab too, Railways has many such places. However, no such proposal has been made for Punjab. I demand that such railway land should be utilized for public good at priority basis in Bathinda, Mansa, Ferozepur, Faridkot, Moga, TarnTaran etc.

12. Moga, TarnTaran, Mansa, Kotkpura, Jatu, Bucho Mandi and Rampura Railway stations should be given the status of Model Railway Station.
13. The railway stations of Bathinda, Ferozepur, Ludhiana, Faridkot, Jalandhar and Amritsar should be given the status of International Level Railway Stations.
14. Mansa, Faridkot, Bathinda, Ferozepur, TarnTaran, Muktsar, Moga railway stations should be provided with more facilities and amenities.
15. An AC coach should be added to the inter-city train that plies between Delhi to Ferozepur via Rohtak-Jind route as there is a long waiting list in this train. I have taken up this matter with the Hon'ble Minister but to no avail. Cleanliness and hygiene should also be improved in the coaches of this train. A halt of this train should also be provided at Mansa railway station. Mansa is a large district.
16. Fazilka railway station should also be provided with some more facilities.
17. The route of Punjab Mail should be extended from Delhi to Fazilka.
18. The Fazilka-Abohar route should be opened for public at the earliest.
19. A new track should be laid between Jalalabad and Muktsar.
20. Railway recruitment should be done at district headquarters as poor candidates cannot travel to far-away centres.
21. All trains should have adequate medical facilities.
22. Cleanliness in trains and at stations should be improved.
23. All rural areas in Punjab should be linked to urban areas by trains.

Punjab has got a pittance in the Railway Budget. It is a drop in the ocean. However, the people of Punjab thank the Hon'ble Railway Minister and hope that all their long-pending genuine demands will be fulfilled on priority basis.

*डॉ. भोला सिंह (नवादा):

सुश्री ममता बनर्जी, माननीय रेल मंत्री, भारत सरकार ने सदन के सामने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है उसके संबंध में मैं निम्नलिखित तथ्यों को उपस्थित करना चाहता हूँ ।

सुश्री ममता बनर्जी वैचारिक अस्मिता में विश्वास करती हैं । कभी-कभी उनके जीवन जीने की शैली हमें प्रेरित करने लगती है उनके विचार और उनकी भावनाओं में छिपा तथ्य कभी-कभी देश की भौतिक स्थिति से अलग होकर चलने लगता है । यह बात ठीक है कि आदर्श एक ऊंचाई है, एक शी-र्ा बिन्दु है । जो आसमां की ओर उठा है, पर उसके नीचे भौतिक आधारशिलाएँ भी होती हैं, जिस पर वह टिका होता है । यदि ऐसा नहीं हो तो उनके द्वारा प्रस्तुत तथ्य बकवास होती है । हम उनके द्वारा पिछले व-र्ा के रेल बजट की भी समीक्षा करे तो स्थिति यही उभरती है कि उनका रेल बजट वास्तव में भारत की आंतरिक शक्ति से तारतम्य नहीं रखता वह केवल सपना ही दे पाता है । मैं यह नहीं कहता कि सपना नहीं देखना चाहिए या सपना देखना बुरी बात है लेकिन मेरा कहना है कि सपने के साथ कार्य भी करना चाहिए ।

सुश्री ममता बनर्जी ने विगत व-र्ा रेलवे बजट प्रस्तुत करते समय कई तरह की लोक लुभावन कदम उठाने की बात की थी । उन्होंने गरीब और महिलाओं के लिए विशे-ा सुरक्षा की बात कही थी । छात्रों और महिलाओं के लिए अलग से रेलवे में सुविधाओं की घो-णा की थी । असंगठित क्षेत्र के कामगारों, वैंडरों, युवाओं, महिलाओं एवं पत्रकारों तथा छात्रों को रेल किराए में विशे-ा सुविधाएं देने का भी प्रस्ताव रखा था । इसके साथ ही उन्होंने रेल बजट में कारपोरेट सैक्टर का भी ध्यान रखने की बात कही थी । कई रेल योजनाओं का प्रस्ताव भी उनके पिछले रेलवे बजट में था । उनके द्वारा पिछले रेलवे बजट में 57 नई रेलगाड़ियां, 27 रेलगाड़ियों के परिचालन में वृद्धि, 13 रेलगाड़ियों के फेरे बढ़ाने का उल्लेख था । उनके द्वारा दुरन्तों या तुरंत इंटरसिटी, डब्ल डैकर कोच वाली रेलगाड़ियां चलाने का था । युवाओं के लिए कम कीमत वाला वातानुकूलित सुविधा वाली नई रेलगाड़ी चलाने का भी संकेत दिया था । इतना ही नहीं देश के 50 रेलवे स्टेशनों को विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की योजना और 375 स्टेशनों को आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित करने का भी प्रस्ताव रखा था । ये सारी घो-णाएं निश्चय ही प्रेरक घो-णाएं हैं । ये सारी घो-णाएं जमीन पर उतरने के लिए विवश होती रही । जमीन पर उतरने के लिए दहाड़ मारती रही पर उसके एक-चौथाई हिस्से भी कार्यान्वित नहीं हो पायी ।

लोग कहते हैं कि सुश्री ममता बनर्जी रेल गाड़ी से बंगाल के राइटर्स बिल्डिंग के आसन पर जाना चाहती है । उनका संघर्-ा और समन्वय राजनीतिक जीवन में इसी मंजिल को प्राप्त करने के लिए है । इसलिए देश के रेलवे बजट को अपने बंगाल की धरती पर विशि-ट रूप से रख दिया है । बंगाल ही उनका भारत है, बंगाल ही उनकी राजनीति की अस्मिता है, बंगाल ही उनके जीवन का ध्येय है । जिस तरह से पश्चिम की सारी नदियां बंगाल की खाड़ी में गिरती हैं । प्रकृति का यही रहस्य है । रेलवे का दो तिहाई हिस्सा बंगाल में मध्य पूर्व रेल मंत्री के रूप में ले जा रही हैं । यह

* Speech was laid on the Table.

ठीक है कि बंगाल की होने के कारण उसके लिए उन्हें विशे-न दर्द है, पर इसका मतलब यह नहीं है कि बंगाल देश के मूल्य पर बंगाल उपस्थित रहे बल्कि देश के विकास के साथ-साथ मंत्री होने के नाते बंगाल की भी थोड़ी बहुत विशि-टता दी जा सकती है । इसके लिए मुझे कोई गुरेज नहीं है । आज रेल मंत्रालय उनके सक्रिय देखरेख के अभाव में बेपनाह है । उसके परिचालन में समय-सारिणी को बनाये रखने में काफी गिरावट आई है । उनकी यह घो-णा कि रेलवे की सुरक्षा को मजबूत बनाया जाएगा केवल घो-णा बनकर ही रह गई । उनकी यह घो-णा कि रेलवे की जमीन पर कारखानें, इंजीनियरिंग कॉलेज और मेडिकल कॉलेज खोले जाएंगे ये सभी मात्र कल्पना रह गयी हैं और उनकी स्थिति आज भी जस की तस बनी हुई है । लोग कहने लगे हैं कि यह केन्द्र सरकार की मंत्री की घो-णा नहीं है बल्कि कल्पनाशील भावनात्मक रेल मंत्री की घो-णा है इससे जनता में घोर निराशा फैलती है और मुझे कहने के लिए बाध्य होना पड़ता है कि -

कहां तो तय था, चिरांगा हरेक घर के लिए,
कहां चिरांगा मैयस्सर नहीं शहर के लिए,
यहां दरख्तों के छाये में धूप लगती है
चलो कहीं और चलें उम्र भर के लिए

मैं बिहार के नवादा संसदीय क्षेत्र से आता हूँ और बेगूसराय जिले में 45 व-र्ा तक वहां के राजनैतिक क्रियाकलापों में शामिल रहा हूँ । जब मैं रेल बजट की समीक्षा करता हँ तो पाता हूँ कि उनके इस रेल बजट में भी बिहार और नवादा, बेगुसराय घोर उपेक्षित है । नवादा जिला 25 लाख की आबादी वाला जिला है और आज तक 60 व-ाों में नवादा को एक भी एक्सप्रेस ट्रेन की सुविधा प्राप्त नहीं हुई है । गया से क्यूल की ओर जाने वाली रेल लाइन का विद्युतीकरण नहीं हुआ है और न ही दोहरीकरण हुआ । इतना ही नहीं नवादा जिले के काशीचक, बारसलीगंज, नवादा, तिलैया ओरो स्टेशनों पर न तो आधुनिकीकरण हुआ और न ही वे मॉडल आदर्श स्टेशन बनाए गए अथवा न उन्हें अंतर्रा-ट्रीय आकृति प्रदान की गई । ऐसा लगता है कि रेल मंत्री के दिमाग में भारत का यह भू-भाग नहीं है ।

गया अंतर्रा-ट्रीय बौद्धिक सर्किट है । दुनिया की सारी मृत आत्माएं वहां आकर रहती हैं और लाखों लोग प्रतिव-र्ा आत्माओं को शांति प्रदान करने के लिए गया आते हैं और आज तक जो भी एक्सप्रेस ट्रेन चली वह गया में आकर ही रुक जाती हैं । वहां से कुछ ही दूरी पर नवादा बारसलीगंज, झाझर नहीं जाती । नवादा-दिल्ली, नवादा-हावड़ा जाने के लिए भी कोई एक्सप्रेस ट्रेन नहीं है । रेलवे स्टेशन में कम्प्यूटरीकृत टिकट प्रणाली की व्यवस्था नहीं है, पेय जल का घोर अभाव

है । स्टेशन के नाम पर गन्दगी और कूड़े-कचरे की भरमार है । नवादा रेल मंत्री की तमाम घो-णाओं में हास्यास्पद आकृति बन कर रह गया है । क्या हम जान सकते हैं कि रेल मंत्री की घो-णाएं सामाजिक प्रतिबद्धता, सामाजिक न्याय, पिछड़े क्षेत्र का विकास के उनके नारे उनके दिमाग के किस क्षितिज पर बन्द है और उसके कपाट कब खुलेंगे । मैं कैसे कहूँ कि यह बजट भारत की आशा है, विश्वास है, कुछ करने की तमन्नाएं हैं । हमारे लिए या नवादा के लिए ये एक घोर अंधकार की आकृति है । मैं चाहूँगा कि नवादा के साथ जो बिमाता का व्यवहार रेलवे ने किया है उस कालिमा को तुरंत धोया जाए । रेलवे लाइन का विद्युतीकरण किया जाए ।

तिलैया से कोडरमा तक जो विस्तार के लिए है, उसे 2012 तक पूरा किया जाए । तिलैया को रेलवे परिमंडल बनाने की उद्घो-णा पर तुरंत अमल किया जाए और महाबोधि एक्सप्रेस जो गया में वि-णु के पैरों तले 6 घंटे आराम कर रही है, उसे झाझर तक विस्तारित किया जाए । इसके साथ-साथ हावड़ा से 5.42 और 6.42 प्रातः एक घंटे के अंतराल में चलने वाली लाल किला एक्सप्रेस और जनता एक्सप्रेस दोनों पटना होकर दिल्ली आती है । उनमें से जनता एक्सप्रेस या लाल किला एक्सप्रेस दोनों में से किसी एक को नवादा गया होकर दिल्ली के रूट में परिचालित किया जाए । गया से जसीडीह जाने के लिए एक इंटरसिटी ट्रेन की व्यवस्था नवादा से होकर की जाए ।

जहां तक बेगूसराय जिले का प्रश्न है यह रेल मंत्रालय की घोर उपेक्षा का अंतहीन शिकार है । बरौनी जंक्शन जो साउथ एशिया का सबसे बड़ा प्लेटफार्म है उसे जो अपने विस्तार और अपनी भौगोलिक स्थिति से रेल जोन बन सकता था, उसकी हत्या हुई है । हजारों क्वार्टर भूत बंगले में तब्दील हो गए हैं । उनका कोई उपयोग नहीं है । 2500 एकड़ जमीन जो किसानों द्वारा प्रदत्त है, वह बंजर पड़ी हुई है । रेल मंत्रालय के कई पूर्व मंत्रियों ने बेशर्मी से बरौनी में रेलवे कोच के कारखाने का शिलान्यास किया पर रेल कोच के कारखाने को बरौनी में नहीं कहीं दूसरी जगह खोल दिया गया । हमें आप कुछ नहीं दे सकते तो हमें अपमानित करने का, हमारी स्थिति हास्यास्पद बनाने का आपको किसने अधिकार दिया । बरौनी जंक्शन की इतनी घोर उपेक्षा हुई है कि देरी के नाम पर तीन-तीन किलोमीटर पर प्लेटफार्म बनाकर एक्सप्रेस ट्रेन को बरौनी जंक्शन जाने के बजाए

उसको हटकर जाने दिया जाता है । यात्रियों की परेशानी, अपहरण, छेड़छाड़ और लूटपाट आदि की असंख्य घटनाएं हो रही हैं । यह पीड़ा हम सबको मार रही है और आप इस आदर्श की गठरी लिए हुए बंगाल के राइटर्स बिल्डिंग के आसन पर बैठने के लिए उद्धृत हैं ।

यही नहीं मुंगेर, बेगूसराय, गंगा नदी पर रेलवे सड़क पुल का शिलान्यास तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी की अध्यक्षता में तत्कालीन प्रधानमंत्री माननीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने शिलान्यास किया था । स्वयं तत्कालीन रेल मंत्री ने शाहपुर कमाल में जो पुरानी शाहपुर कमाल उत्तर मुंगेर गाड़ी थी उसी ट्रैक पर रेल लाइन और सड़क पुल बनाने के स्थान को रेखांकित किया था । करोड़ों रुपये खर्च हुए । अब वे रेल मंत्री नहीं और श्री लालू प्रसाद जी रेल मंत्री हुए । उन्होंने उस लाइन को बदल दिया । इससे करोड़ों रुपये का नुकसान हुआ । सैंकड़ों एकड़ में लगी फसलें, बगीचे बर्बाद हुए, सैंकड़ों लोग विस्थापित हुए । स्थिति विस्फोटक बनती जा रही है । याद रखिए जनता की जिन्दगी के साथ खिलवाड़ करना शासन को महंगा पड़ता है । अभी भी देर नहीं हुई है । सरकार इस संबंध में ठोस कदम उठाकर रेल लाइन के लिए जो ट्रैक निर्धारित किया गया था उसे पूरा करे । मैं आशा करता हूँ कि आपका विवेक जागेगा और यदि ऐसा नहीं हुआ तो जो असंतो-न की लपटें उठ रही हैं उससे कोई साबूत नहीं बचेगा ।

पूर्वोत्तर रेलगाड़ी, राजधानी दिल्ली, गुवाहाटी राजधानी एक्सप्रेस गरीब नवाज एक्सप्रेस आज ऐसी गाड़ियां हैं जो बेगूसराय स्टेशन नहीं रुकती । बिहार में बेगूसराय बरौनी एकमात्र औद्योगिक नगर है । बेगूसराय में हजारों विदेशी पर्यटक और देश के विभिन्न राज्यों से जो पर्यटक आते हैं, उनके लिए कोई सुविधा नहीं है । दिल्ली-गुवाहाटी में बेगूसराय जिले के लिए कोई आरक्षित सीट नहीं है । गाड़ी रुके और उसमें बेगूसराय के लिए कोई आरक्षित सीट न हो, यह शर्म की बात है । हम फिर मांग करते हैं कि बरौनी को पूर्वी रेलवे का अंचल बनाया जाए और उसे वह हक प्रदान किया जाए ।

बेगूसराय में आबादी के विस्तार से 47बी रेलवे स्टेशन पर ऊपरी पुल नहीं रहने के कारण कई समस्याओं का सामना करना पड़ता है । कई बार इस संदर्भ में प्रयास हुए और जब मध्य पूर्व रेलवे के महाप्रबंधक हाजीपुर की अध्यक्षता में बैठक पटना में बुलाई गई । (11.2.2011) जिसमें

47बी लाइन रेलवे ढाला पर ऊपरी पुल बनाने के लिए सवाल उठाए गए, पूर्व में भी बिहार सरकार से इस संबंध में सवाल उठाए गए। इस संबंध में स्वीकृति दी गई है तो उसका कार्यान्वयन अति शीघ्र होना चाहिए ।

बरौनी जंक्शन के पश्चिम में बरौनी हाल्ट है । इन दिनों उस हाल्ट को समाप्त करने का प्रयास रेल मंत्रालय कर रहा है । यह आज हमें देश के स्वतंत्रता सेनानियों द्वारा दिया हुआ तोहफा है। उन्हें सम्मानित करने का कदम है । कई बार कहा गया है स्टेशन का नाम बदलकर **''बरौनी गाँव''** रखा जाए । पर रेल मंत्री ने अभी तक इस पर कोई सकारात्मक कदम नहीं उठाया है ।

सिमरिया रेलवे स्टेशन रा-ट्रकवि दिनकर की जन्मभूमि है । मुझे याद है कि मैंने स्वयं पंडित जवाहरलाल नेहरू को दिनकर के साथ सिमरिया में देखा है और उनके द्वारा ही उसका उद्घाटन हुआ है । यह वही दिन था जिस दिन गंगा पुल जो डॉ. राजेन्द्र प्रसाद जी के नाम से है उसका उद्घाटन पंडित जवाहरलाल नेहरू ने किया था । पर अभी तक रा-ट्रकवि को सम्मानित करने के लिए एक छोटा सा कदम भी नहीं उठाया गया । हमारी रा-ट्रीय चेतना मर गई है । शायद वह जीवन्त होना चाहती है इसलिए स्टेशन का नामकरण नहीं हुआ है । आशा करता हूँ कि यह पुण्य कार्य कर सकें, यही संवेदना मन में अभी भी जीवित है ।

मैंने बड़ी विनम्रता से रेल मंत्री का ध्यान बेगूसराय और नवादा जिले की समस्याओं की ओर आकृ-ट किया है । बेगूसराय मेरी मां है और नवादा मेरी भारत मां है । कुछ दिन पहले मेरी मां जिसने मुझे जन्म दिया वह स्वर्ग सिधार गई । अब नवादारूपी भारत मां में मैं अपनी मां के दर्शन पाता हूँ ।

आशा है कि सुश्री ममता बनर्जी की घो-णा जो उन्होंने की है, वह जमीन पर उतर पाएंगी और बिहार की जो घोर उपेक्षा की गई है, बिहार जो माननीया मंत्री जी के दिल में उचित स्थान आज तक नहीं बना पाया है और बिहार के साथ पुरानी खुन्नस उतार रही है, यह उन्हें छोटा करता है, उसे वे भुलाने का प्रयास करें । राजनीति में भूलने की साधना करनी होगी ।

नहीं तो हमें कहना पड़ेगाः-

वतन का फिक्र कर नादां, कयामत आने वाली है
तुम्हारी बर्बादियों के चर्चे होंगे आसमानों में,
यही आलम रहा अगर तुम्हारी बदहवासी का,
तुम्हारी दास्तां तक न मिलेगी दास्तानों में ।

***श्री मकनसिंह सोलंकी (खरगौन):**

मैं मध्य प्रदेश के आदिवासी क्षेत्र से एक सांसद हूँ । मैं आपका ध्यान खण्डवा से धार, द्वारा खरगोन-बड़वानी में बिछाई जाने वाली रेल लाइन परियोजना की ओर दिलाना चाहता हूँ । यह क्षेत्र आजादी के बाद 63 व-र्षों से केन्द्र सरकार की योजना से पूरी तरह उपेक्षित रहा है । इस रेल लाइन के बिछ जाने से मध्य प्रदेश के गरीब, आदिवासी बहुल एवं पिछड़े खण्डवा, खरगोन बड़वानी एवं धार जिलों के करीब 60 प्रतिशत आदिवासी लाभान्वित होंगे ।

मैं आपको याद दिलाना चाहूँगा कि आपने 24 फरवरी, 2010 को अपने रेल बजट में पैरा नंबर 4 में यह कहा है कि आपके पास प्रस्ताव पारित करते समय दो पहलू होते हैं । पहले परियोजनाओं की लाभप्रदता को प्रतिफल की दर आदि के परंपरागत तरीके से देखा जाता है तथा पैरा नंबर 4 के अनुसार आप सामाजिक उत्तरदायित्व, भारतीय अर्थव्यवस्था की जीवन रेखा होने के कारण रेलों को देश के अधिकांश भागों को सम्पर्क मुहैया कराना है ।

मंत्री महोदया के इन शब्दों को पढ़ने व सुनने के बाद मुझे व मेरे क्षेत्र की जनता को यह विश्वास हो गया था कि अब तो खण्डवा से धार वाया खरगोन-बड़वानी की रेल लाइन स्वीकृत हो शीघ्र ही बिछानी भी शुरू हो जाएगी । परंतु आज मैं इस सदन के सामने खेद के साथ अपनी व अपने क्षेत्र की गरीब व पिछड़ी आदिवासी जनता की व्यथा रख रहा हूँ कि व-र्ष 2008-09 में जो रेल लाइन का सर्वेक्षण का आदेश पारित हुआ था, उस पर नौकरफीताशाही की 'ना' की मोहर लग गई । मैं आपको याद दिलाना चाहूँगा

* Speech was laid on the Table.

कि यह सर्वे रिपोर्ट 225 पेज की है, जिसे 3 नवम्बर, 2010 को प्रस्तुत कर दिया गया । इस रिपोर्ट के अनुसार उक्त परियोजना की कुल लागत 2025 करोड़ रुपये है, जिससे 260 किलोमीटर की रेल लाइन बिछाए जाने का प्रावधान है । इस तरह एक किलोमीटर रेल लाइन बिछाने में करीब 7.79 करोड़ रुपये का खर्चा आता है । रेल मंत्रालय के अधिकारियों ने इस सर्वे रिपोर्ट में कई महत्वपूर्ण तथ्यों को उजागर करने का प्रयास ही नहीं किया ।

मैं रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि यह क्षेत्र पिछड़ा व आदिवासी बहुल क्षेत्र है, जहां का निवासी शिक्षित बेरोजगार व गरीब है । यही कारण है कि इनके पास खेती के अलावा जीवन यापन का और कोई साधन नहीं है । राज्य सरकार द्वारा शिक्षा के प्रचार व प्रसार से किसानों में जागरूकता आई तथा उन्होंने जमीन से सोना पैदा करने का सपना देखा है । परंतु रेल परिवहन की व्यवस्था न होने के कारण अनाज, मंडियों से दूसरे प्रदेशों में भेजे जाने में बहुत अधिक खर्च होता है । इसी कारण यहाँ का किसान बहुत कुछ होते हुए भी गरीब है क्योंकि उनको कृ‍ि उपज का उचित दाम नहीं मिल पाता है । मध्य प्रदेश के इस विशे‍ क्षेत्र निमाड की मुख्य फसलें कपास, मूंगफली, सोयाबीन, गेहूँ, गन्ना, पपीता, मिर्च, चीकू, केला, नींबू, अमरूद आदि हैं जिनकी भरपूर पैदावार होती है । आपके सर्वे करने वाले अधिकारियों ने इस तरफ ध्यान देने का क‍ट ही नहीं किया ।

एक सर्वे के अनुसार पता चला है कि इस क्षेत्र में प्रतिव‍र्ा 3,48,101 टन खाद्यान्न व दालों का उत्पादन होता है तथा 2,87,081 टन तिलहन की पैदावार होती

है। इन सबको पैदा करने में करीब साढ़े पांच लाख टन प्रति वर्ा उर्वरक का प्रयोग होता है ।

सर्वेक्षण अधिकारियों ने अपने सर्वेक्षण में इन बातों का भी उल्लेख नहीं किया । इस क्षेत्र में मध्य प्रदेश की जीवनदायिनी नदी माँ नर्मदा के साथ ही उपखेद/खारक लोवर गोई आदि नदियों पर या तो बांध बन चुके हैं या बनाए जाने हैं । इनसे क्षेत्र में नहरों का जाल बिछ जाने पर कृनि क्षेत्र का अत्यधिक विकास होगा जिससे यह क्षेत्र पंजाब व हरियाणा की तरह देश में अपनी अलग पहचान बनाएगा ।

क्षेत्र में कृनि आधारित उद्योगों के साथ-साथ मछली पालन से संबंधित उद्योग का भी एकाएक विकास होगा जिससे लाखों गरीब पढ़े-लिखे बेरोजगार व बेसहारा लोगों को रोजगार मिलेगा ।

रेल लाइन के बिछ जाने पर विश्व प्रसिद्ध बावनगजा के साथ ही ओंकारेश्वर, महेश्वर, मोहनखेडा ऊन एवं बाधगुफा जैसे धार्मिक एवं ऐतिहासिक महत्व के स्थानों का विकास होगा तथा पर्यटन का भी विकास होगा ।

मैं एक बार फिर आपसे प्रार्थना करूंगा कि क्योंकि सर्वेक्षण का काम पूरा हो चुका है, मेरे बताए गए बिन्दुओं को अगर सर्वेक्षण रिपोर्ट में जोड़कर देखा जाएगा व एक आदिवासी पिछड़े क्षेत्र के विकास के लिए सकारात्मक सोच रखते हुए देखा जाएगा तो आप तुरंत ही मेरे अनुरोध को स्वीकार करें ।

बड़े दुख की बात है कि पूर्व, पश्चिम, उत्तर, दक्षिण चारों दिशाओं में रेल चल रही है । खरगोन, बड़वानी, धार ये तीन जिले बीच में छूट गए हैं । इसलिए इस क्षेत्र की आदिवासी जनता रेल लाइन की मांग कर रही है । इस रेल लाइन को बजट में जोड़ने का क-ट करें ।

*SHRI SHIVKUMAR UDASI (HAVERI) : Haveri District is exactly in the center of Karnataka with equal distance from Bidar in the far north to Kollegal in the far South. It is also known as the Gateway District to the Northern districts of Karnataka.

There has been a long standing demand of the people of Byadagi, Haveri District to stop Express/Superfast Trains passing via this Railway Station. 1) Hubli-Bangalore-Hubli, Intercity Express, Train No.12725/12726 2) Yeswantpur-Bijapur-Yeswantpur, Train No.16536/16535 3) Dharwad-Mysore-Dharwad Train No.17301/17302 4) Yeswantpur-Dadar-Yeswantpur Train No.11017/110118 anyone of the above trains at byadagi station.

Rail connectivity between Hubli and Bangalore via Haveri is limited; a new daily passenger train should be introduced.

Raise the reservation quota for all long distance trains Express/Superfast trains passing through Haveri and Gadag i.e. SL, 3A, 2A and IA.

Yelvigi Railway Station, Haveri District covers almost 7 taluks comprises of labourers, farmers and persons in need of labour to meet their livelihood. They have requested for stoppage of all the Trains running through this station.

Stoppage of all trains at Halligudi village in Mundargi Taluk, Gadag District, is situated about 23 Kms away from Gadag on Hubli-Guntkal route. There was a halting station here since 1949 when it was a Meter Gauge. During the year 2000, this railway line was converted into Broad Gauge and the halting station was withdrawn from the village.

To improve passenger amenities and upgradation/modernization of both Haveri and Gadag stations as Adarsh railway stations in the supplementary budget 2011-12.

Speeding up the actions to initiate the construction of the following two railway bridges.

---

* Speech was laid on the Table.

Construction of Box culvert for Railway Crossing (Harihar-Hubli section at Km 365/13-14@ Ch.176.533 Kms. of UTP Main canal, near Ranebennur, District : Haveri, Karnataka.

Construction of RCC Box culvert for Railways crossing (Harihar-Hubli section at Kms. 346/5-6) Distributory-2 Crossing @Ch.33.842 near Ranebennur, District : Haveri, Karnataka.

***श्री निखिल कुमार चौधरी (कटिहार):** बिहार राज्य के कटिहार संसदीय क्षेत्र मेरी कर्मभूमि भी है एवं जन्मभूमि भी । जिला मुख्यालय एवं रेल मंडल मुख्यालय कटिहार पश्चिम बंगाल राज्य की सीमा से सटा हुआ है । कटिहार पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे का मंडल कार्यालय है तथा रेल जंक्शन भारत के रेल जंक्शनों/स्टेशनों में एक महत्वपूर्ण स्थान रखता है । कटिहार जंक्शन में पांच दिशाओं में गाड़ियों का आवागमन हुआ करता है परंतु अपार दुःख के साथ कहना पड़ रहा है कि हमेशा की तरह इस वर्ष भी कटिहार जंक्शन को रेलवे बजट में स्थान नहीं दिया गया । मैं मांग करता हूं कि वैशाली एक्सप्रैस (12553-12554), बरौनी-लखनऊ एक्सप्रेस (15203-15204) तथा बरौनी-पुणे एक्सप्रेस दोनों गाड़ी पूर्व में कटिहार से चला करती थी किंतु वर्तमान में इन दोनों गाड़ियों का परिचालन बरौनी से किया जा रहा है । वैशाली एक्सप्रेस बरौनी में सोलह घंटे पन्द्रह मिनट तथा बरौनी-लखनऊ एक्सप्रेस बरौनी में बारह घंटे खड़ी रहती है। बरौनी-पुणे एक्सप्रेस (15097-15098) बरौनी में तेईस घंटे पन्द्रह मिनट खड़ी रहती है । मेरी मांग है कि इन तीनों गाड़ियों का परिचालन कटिहार से करवाया जाए । वैसे भी कटिहार में दो-दो पीट लाइन बनी हुई है जिसकी कटिहार में उपयोगिता नहीं के बराबर है । इन गाड़ियों का परिचालन कटिहार से करने पर गाड़ियों की सफाई के पश्चात् बरौनी में निर्धारित प्रस्थान समय से पूर्व गाड़ी बरौनी पहुंच जाएगी ।

कुछ ही दिन पूर्व माननीय रेल मंत्री द्वारा एनजेपी से चेन्नई (12754-12753) वाया मालदा, रेलगाड़ी के परिचालन का शुभारंभ किया गया है । कटिहार से चैन्नई के लिए एक गाड़ी के परिचालन हेतु पूर्व से मेरी मांग रही है । ये गाड़ी एनजेपी से चैन्नई वाया मालदा जाने के क्रम में कटिहार जिला के बारसोइ स्टेशन से होकर गुजरती है । यदि उक्त गाड़ी का परिचालन बारसोई से सालमारी, सनौली के रास्ते कटिहार जंक्शन लाया जाए तथा कटिहार जंक्शन से प्राणपुर, कुमेदपुर के रास्ते मालदा ले जाया जाए तो इससे कटिहार, पूर्णियां, अररिया आदि जिलों के यात्रियों को चैन्नई जाने के लिए एक गाड़ी मिल जाएगी एवं रेलवे के राजस्व में भी वृद्धि होगी ।

अलीपुरद्वार-रांची एक्सप्रेस (15761-15762) वाया मालदा का विस्तार गुवाहाटी तक किया गया है। पूर्व से मेरी मांग रही है कि उक्त गाड़ी का परिचालन बारसोई से सालमारी, सनौली के रास्ते कटिहार लाया जाए तथा कटिहार से प्राणपुर, कुमेदपुर के रास्ते मालदा ले जाया जाए । इससे कई जिलों के यात्रियों को रांची के लिए एक गाड़ी मिल जाएगी । वैसे भी कटिहार से रांची के लिए कोई गाड़ी नहीं है ।

---

*Speech was laid on the Table.

कटिहार, पूर्णियां, अररिया, जोगबनी के बहुत अधिक संख्या में यात्री रांची, जमशेदपुर, धनबाद, बोकारो की यात्रा करते हैं परंतु उक्त स्थानों से कोई गाड़ी रांची की ओर जाने के लिए नहीं है । एक साप्ताहिक ट्रेन (18605-18606) रांची-जयनगर चलती है । यदि इस गाड़ी को बरौनी जंक्शन में दो भागों में विभाजित कर एक भाग को जयनगर एवं दूसरे भाग को कटिहार जंक्शन, पूर्णियां जंक्शन, अररिया स्टेशन के रास्ते जोगबनी जंक्शन ले जाया जाए एवं पुनः दोनों विभाजित भागों को बरौनी में जोड़ा जाए तो उक्त कई जिलों के लोगों को रांची की ओर यात्रा के लिए एक गाड़ी मिल जाएगी एवं रेल के राजस्व में भी वृद्धि होगी ।

मनिहारी-साहेबगंज के बीच गंगा नदी पर रेल सह सड़क पुल का निर्माण दो महत्वपूर्ण राज्यों को जोड़ेगा । आजादी के बाद देश में व्यापार, परिवहन एवं सुरक्षा की दृ-टि से गंगा नदी पर रेल सह सड़क पुल निर्माण की आवश्यकता महसूस की गई थी । तत्कालीन विश्व प्रसिद्ध अभियंता भारत रत्न डॉ. मोक्षगुण्डप विश्वेश्वरैया के द्वारा सर्वे कराया गया था जिसके मुताबिक साहेबगंज-मनिहारी रेल सह सड़क पुल निर्माण भौगोलिक, सामरिक, तकनीकी एवं व्यापारिक दृ-टिकोण से महत्वपूर्ण है ।

अतः मेरी मांग है मनिहारी-साहेबगंज के बीच गंगा नदी पर रेल सह सड़क पुल का निर्माण कराया जाए ।

आनंद बिहार एक्सप्रेस जो राधिकापुर से चलकर कटिहार में गरीबनवाज एक्सप्रेस से जुड़ती है इसे सीमांचल एक्सप्रेस से जोड़ा जाए । सीमांचल एक्सप्रेस एक महत्वपूर्ण गाड़ी है । इसमें शयनयान डिब्बों की संख्या बढ़ाते हुए वातानुकूलित द्वितीय श्रेणी एवं वातानुकूलित तृतीय श्रेणी को एक ही डिब्बे में समाहित ना करके अलग-अलग दो डिब्बे वातानुकूलित द्वितीय श्रेणी एवं तृतीय श्रेणी के लिए जोड़ा जाए ।

गरीबनवाज एक्सप्रेस जो सप्ताह में तीन दिन चला करती है ये गाड़ी बारसोई से आजमनगर, कुमेदपुर तथा लाभा के रास्ते कटिहार आती है । मेरी मांग है कि उक्त गाड़ी को सप्ताह में दो दिन बारसोई से सालमारी, सनौली के रास्ते कटिहार लाया जाए तथा सालमारी एवं सनौली में इसका ठहराव दिया जाए । जिस दिन ये गाड़ी बारसोई से आजमनगर, कुमेदपुर, लाभा के रास्ते कटिहार जंक्शन आएगी उस दिन उक्त गाड़ी का ठहराव आजमनगर और लाभा में दिया जाए ।

पूर्व मध्य रेलवे के अंतर्गत काढ़ागोला एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है । उक्त स्टेशन के पास भंडारतल, लक्ष्मीपुर सिक्ख समुदाय का एक अति महत्वपूर्ण तीर्थ स्थल है । देश के विभिन्न हिस्सों से सिक्ख समुदाय के साथ-साथ अन्य समुदाय के लोग भी उक्त तीर्थ स्थल का तीर्थाटन हेतु भंडारतल, लक्ष्मीपुर आया करते हैं । किंतु लंबी दूरी परिचालित गाड़ी का ठहराव काढ़ागोला स्टेशन पर नहीं है । मेरी

मांग है कि उक्त स्टेशन पर दादर एक्सप्रेस (15646-15647) एवं सीमांचल एक्सप्रेस (12487-12488) का ठहराव देते हुए स्टेशन का समुचित सौन्दर्यीकरण भी किया जाए ।

कटिहार रेलवे जंक्शन कटिहार शहर के मध्य में अवस्थित है । कटिहार रेलवे कटिहार शहर को दो बराबर भागों में विभाजित करता है । कटिहार शहर के गौशाला चौक एवं भगवान चौक होकर भारी वाहनों का आवागमन अनवरत होता रहता है । रेल ट्रैफिक को देखते हुए कटिहार में गौशाला एवं भगवान चौक पर आरओबी का निर्माण अति आवश्यक हो गया है । मेरी मांग है कि जनहित को देखते हुए दोनों स्थानों पर आरओबी का निर्माण करवाया जाए ।

साथ ही कटिहार रेल मंडल में बारसोई जंक्शन के पास रेलवे फाटक में आरओबी का निर्माण कराया जाना अति आवश्यक है । कारण पश्चिम बंगाल के टुन्नीदिध्घी रा-ट्रीय मार्ग से बलरामपुर, बारसोई होता हुआ पश्चिम बंगाल के मालदा शहर की ओर गाड़ियों का अनवरत आवागमन होता है । यह एक व्यस्ततम मार्ग है । रेलवे ट्रैफिक को देखते हुए बारसोई के पास अवस्थित रेलवे फाटक में आरओबी का निर्माण करवाया जाए । इसी प्रकार पूर्व मध्य रेल अंतर्गत काढ़ागोला रेलवे फाटक में भी आरओबी का निर्माण करवाया जाए ।

कटिहार से सड़क मार्ग के द्वारा सनौली के रास्ते झौआ होते हुए आजमनगर, सालमारी, बारसोई एवं पड़ोसी राज्य पश्चिम बंगाल आवागमन हेतु निर्मित पथ झौआ स्टेशन एवं कंकड़ नदी पर बने रेलवे पुल के बीच रेलवे ट्रैक होकर गुजरता है । यह एक महत्वपूर्ण, आवश्यक एवं चिरवांछित पथ है । परंतु झौआ एवं कंकड नदी के बीच रेलवे फाटक न होने के कारण इस मार्ग से आवागमन जोखिम भरा है ।

अतः मेरी मांग है उक्त स्थान पर रेलवे फाटक का निर्माण करवाया जाए । साथ-ही-साथ मीनापुर हॉल्ट स्टेशन के पास एक आवश्यक सड़क मार्ग है जो रेलवे फाटक के अभाव में आवागमन जोखिम भरा है। मेरी मांग है कि मीनापुर हॉल्ट के पास एक रेलवे फाटक का निर्माण करवाया जाए ।

प्रस्तावित रेल विद्युतीकरण कार्य जो बरौनी से कटिहार तथा कटिहार से गुवाहाटी के बीच होना था, का कार्यारम्भ नहीं हो पाया है । मेरी मांग है कि उक्त विद्युतीकरण कार्य को अविलंब करवाया जाए ।

बरौनी से कटिहार तक रेल खंड का दोहरीकरण कार्य होना था परंतु कतिपय कारणों से कुछ स्थानों पर दोहरीकरण कार्य अपूर्ण रह गया है । यह रेल खंड सामरिक दृ-टिकोण से अति महत्वपूर्ण है । मेरी मांग है कि बरौनी से कटिहार तक रेल खंड का दोहरीकरण कार्य शीघ्रतीशीघ्र किया जाए ।

काढ़ागोला, कुर्सेला, सेमापुर, बरारी आदि कृ-ि प्रधान क्षेत्र हैं । यहां किसान प्रचुर मात्रा में मक्का, केला, मखाना आदि की खेती करते हैं । उन फसलों का निर्यात देश के विभिन्न भागों में किया जाता है ।

अतः मेरी मांग है कि काढ़ागोला स्टेशन में माल ढुलाई हेतु एक रैक पॉइन्ट की व्यवस्था सुनिश्चित की जाए ।

(क) बरसोई रेल जंक्शन में निम्नलिखित गाड़ियों का ठहराव दिया जाएः डिब्रूगढ़-अमृतसर (15933-15934), लोहित एक्सप्रेस (15651-15652), दादर एक्सप्रेस वाया मालदा (15647-15648), पुरी एक्सप्रेस (15639-15640), गुवाहाटी-एर्नाकुलम एक्सप्रेस (12507-12508), गुवाहाटी-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस (12515-12516), गुवाहाटी-जोधपुर-बीकानेर एक्सप्रेस (15631-15632) ।

(ख) आजमनगर स्टेशन व्यावसायिक दृ-टिकोण से एक महत्वपूर्ण स्टेशन है । उक्त स्टेशन में राधिकापुर-सियालदह एक्सप्रेस (13145-13146) का ठहराव दिया जाए ।

(ग) तेलता, सुधानी एवं प्रखंड मुख्यालय प्राणपुर स्टेशन में महानंदा एक्सप्रेस (14083-14084) तथा अवध-असम एक्सप्रेस (15609-15610) का ठहराव दिया जाए ।

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे अंतर्गत कटिहार जंक्शन एवं पूर्व मध्य रेलवे अंतर्गत सेमापुर स्टेशन के बीच दुर्गापुर एक ऐसी जगह है जहां कई पंचायतों के लोगों का आवागमन हेतु कोई मार्ग नहीं है । इन पंचायतों के लोग एक दुर्गापुर शंकर हॉल्ट निर्माण समिति के माध्यम से दुर्गापुर में रेलवे हॉल्ट निर्माण हेतु लंबे समय से संघर्ा करते आ रहे हैं । जैसाकि मैं जानता हूं कि दुर्गापुर शंकर हॉल्ट के लिए दुर्गापुर शंकर हॉल्ट निर्माण समिति द्वारा अंकित स्थल पूर्व मध्य रेलवे अंतर्गत अवस्थित है । इसलिए इस आशय में मैंने कई बार पूर्व मध्य रेलवे, हाजीपुर के पदाधिकारियों से पत्राचार भी किया है ।

मेरी मांग है कि उक्त क्षेत्र के लोगों के आवागमन की कठिनाइयों को देखते हुए दुर्गापुर शंकर हॉल्ट का निर्माण करवाया जाए ।

***श्री पकौड़ी लाल (रॉबर्ट्सगंज):** मैं निवेदन करना चाहता हूं कि मेरा संसदीय क्षेत्र रॉबर्ट्सगंज जनपद सोनभद्र, उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, झारखंड, छत्तीसगढ़ व बिहार, चारों प्रांत मेरे क्षेत्र से सटे हुए हैं। मेरे क्षेत्र में दर्जनों सरकारी, अर्ध-सरकारी जल विद्युत, तापित विद्युत, कोयला, सीमेंट आदि फैक्टरियां हैं। उन फैक्टरियों में विभिन्न प्रांतों के लोग कार्यरत् हैं। उन्हें आने-जाने में काफी कठिनाई होती है। सभी फैक्टरियों का सैंटर केवल मात्र शक्तिनगर रेलवे स्टेशन है।

अत: मेरा अनुरोध है कि वाराणसी से शक्तिनगर होते हुए वाया सिंगरौली रेल चलाई जाये, ताकि यात्रियों को आने-जाने की सुविधा सुलभ हो सके। आपकी अति कृपा होगी।

---

* Speech was laid on the Table

* **SHRI N.S.V. CHITTAN (DINDIGUL) :** Hon'ble Minister of Railways Mamtaji has presented to the Nation a very laudable pro-poor and populist budget and deserves our appreciations and best wishes. The UPA Government has again given to the country a budget without any hike in fares and freights. Apart from them showered concessions to senior citizens and physically challenged persons providing 10,000 shelters under Pradhan Mantri Rail Vikas Yojana scheme for those who are living next to railway tracks are definitely and decisively bold ventures with a human face. Rs.9583 cores are provided for laying new lines of 1300 kms. A target of 857 kms of doubling of lines and 1017 kms of gauge conversion have been fixed for 2011-12. Booking charges will be cheaper. 56 New Express trains, 3 new shatabadis and 9 Duranto Trains are to be introduced.

For the first time in our country, another laudable venture is to introduce AC double decker services between Delhi-Jaipur and Mumbai –Ahmedabad routes. It is interesting to note that that total number of passengers 18 million which our Indian Railways carry on an everyday basis is more than the population of 136 countries, the total member 14 lakh employees is more than the population of 46 countries.

Indian Railways earnings for 2010-11 is to exceed Rs.1 lakh crore which is more than GDP of 99 countries. Rs.1500 crores pension liability is more than the GDP of 38 countries. Railways run 17000 trains per day.

The Himsagar Express between Kanyakumari and Jammu Tawi is the longest run of 375 kms.

In the Budget Mumbai got 47 additional trips, Kolkata 50 additional trips whereas Chennai has got only 9 trips. Eligibility age for women has reduced from 60 to 58 years to avail fare concession and the rate from 30% to 40% for both sexes.

It is interesting to note that Indian Railways earn from one rupees 65 paise comes from goods traffic earnings, 26 paise from passenger earnings, the

* Speech was laid on the Table.

remaining 9 paise from sundry earnings. So also from a rupee spent by Railways 42 paise for wages fuel charges 16 paise pension 17 paise and the remaining paise for stores and depreciation.

The big question mark is the railways require lakh crores to execute the pending projects and how it is met? Gauge conversion work between Palani and Dindigul will be over by the end of this March. Palani is considered to be one of the six abodes of Lord Muruga. Lakhs and lakhs of pilgrims are pouring into Palani from all over the world. As this is the only rail route to Palani, I request our Railway Minister to introduce an express train to Chennai from Palani and another passenger train from Palani to Rameshwaram as traffic potentiality is very much on the higher side.

Doubling of rail between Villuppuram and Tuticorin is most essential to South Tamil Nadu. From the days of Britishers there is only one rail line between Chennai and Tuticorin via Madurai. As there is no needed infrastructure in this line industrialists are hesitant to go for fresh ventures. The need has been stressed by me and others on so many occasions, I urge upon the Rail Minister to allot sufficient funds to speed up the construction work.

The railway line between Dindigul-Pollachi-Palghat and Pollachi-Coimbatore has a distance of 224 kms. The latest anticipated cost is Rs.659 crore of which Rs.213 crores have been spent for 2010-11 and Rs.150 crores have been proposed for 2011-12 and the balance is Rs.448 crores. As the conversion work between Dindigul and Palani is over, Palani to Pollachi work will be completed by the end of this year. A small stretch of Pollachi to Poddanur which has got a distance of less than 50 kms is completed, Coimbatore-Dindigul will be operated and 5 new trains may be introduced. I urge upon the Railway Minister to provide sufficient funds this year itself.

From Chennai to Kanyakumari there is only one track from the time of Britishers. Villupuram to Dindigul has a distance of 273 kms. The total cost for double track is estimated at Rs.1197 crores. Of which Rs.30 crores were estimated

for 2010-11 and Rs.150 crores proposed for 2011-12 and there is a balance of Rs.1017 crores. This requires urgent attention of the Railway Minister for early completion.

The long awaited Dindigul-Kumuli line is being neglected for a very long period. Another important route from Erode to Palani is being delayed for want of funds.

Express train service between Madurai and the Bangalore should be resumed. Day time Express train from Madurai to Chennai apart from Vaigal Express will be most essential to reduce the traffic congestion.

Very large extent of vacant lands on both sides for the tracks all over the country, as the Railway Board needs much funds to complete the pending projects. In order to get more funds for projects, I urge upon the Railway Minister the vacant lands which are not in very much need may be allotted to PSUs and industries on a long term lease basis. This scheme will fetch more needed funds to Railways.

Royapuram Railway Station established in the year 1856 in the city of Chennai is the second Railway Station set up in India and first in South India. It has a platform with no access. It is just 4 kms away from central railway station. The 100 year old Royapuram bridge on the western side of the Royapuram Railway Station could be replaced by a Road Subway. Royapuram Station will get 72 acres of land as its disposal. Now this station is just used a yard for stationing empty coaches.

Royapuram is between Central Station and Egmore Station connecting North via Arakonam, East via Gummidipoondi and towards South via Tambaram. More than 25 lakhs of middle class and lower middle class people live around Royapuram Station. People coming from Andaman and Nicobar Islands to Chennai harbour will have easy access to Royapuram Station because it is just at a walking distance. If this station is converted into a Terminal, the North bound

trains from Central Station can be diverted to this station. It is well connected to the city with already existing roads on all four sides of this station.

[*]**SHRI PRALHAD JOSHI (DHARWAD):** Railway is the lifeline of Indian Nation. It is such a organization that it has employed more than 14 lakhs of people, i.e more than the population of 46 countries.

Everyday it carries 18 million people i.e. more than the population of 136 countries. It's earning for 2010-11 crossed Rs. 1.00 lakh Crore! This is more than the G.D.P. of 94 countries including Nepal, Afghanistan, Jordan and others! Railway track covers 64015 Kms., the fourth largest in the world. Why I am telling all this is just to remind this House about the huge size of this great organization, and the glorious privilege of one single individual i.e. Hon'ble Railway Minister Mamataji to head this organization and in whose hands the main signal tool is handed over. This is to make every citizen of this country to have the feeling that the Railway belongs to him as he is a proud user of this. So he had the best privileged opportunity to create this sense of one country, one people, one region and finally one Indian Railways by way of this Rail Budget.

But whether she rose to this occasion and distributed the fruits of Railway utility to all the regions of our Nation? The answer is unfortunately the no. Bengal is again the center of her political interest. I am happy that Bengal people are getting more sops because they are also

[*] Speech was laid on the Table.

our beloved brothers and sisters. I am not objecting to that. But what I am constrained to take exception is the kind of political high jacking of this vehicle or National Integrity in favour of one region that too for meeting a political end, right in front of the Hon'ble Prime Minister who acted as mute spectator and could do nothing.

Unfortunately this truth holds good in case of my own State of Karnataka as far as treatment it is getting since the last 6 to 7 Railway Budgets. This time again the streak of injustice by the Railway Minister is continued. If we look to the position of the new trains introduced the brunt of the injustice meted out to my State is evident.

Out of the total 56 New Express Trains announced by Railway Minister the Bengal gets the lions share. Among this 56 trains either start and end in West Bengal or Pass through West Bengal, of the four Vivek Express Trains two are given to Bengal of the four Kavi Guru Express Trains, which are in honour of Gurudev, all have gone to Bengal thus restricting Kavi Ravindranath to only Bengal.

It is true that totally out of 118 New Trains introduced some 10 trains may be said to be to Karnataka through many of them are not exclusively of the utility to the State. But most unfortunate part of this is not a single train is for North Karnataka region utility excepting one AC Weekly

train, and one Janmabhomi Gaurav Train the purpose of which is again limited.

What has pained me much is that when the Railway Minister could shower largess upon Bengal so much in new trains. She has not cared to the demand of the people from my region and allowed at least one useful train.

I have been pressing for two new trans from Hubli to Bangalore and Hubli to Mumbai or Pune, since the days of 14th Lok Sabha but only to get the response of disregard by Govt. As I have pointed out above the Managers of the Budget should look more to the factor of exercising a balance, in favour of all the regions more so with regard to the regions which are considered as backward regions. For example there is no train connectivity to Bidar which is north most place of my State till now. No direct train from Hubli to Gulbarga very important place in the State.

So, in view of this I make an earnest request to the Railway Minister to at least honour the demands of new trains to Mumbai, Bangalore and Gulbarga.

Other Demands of Karnataka and my region:

Many new surveys for new lines in the Karnataka State were announced during the previous budgets the surveys for the proposed lines

for Dharwad-Belgaum, Gadag-Haveri, were completed and in this budget there was expectation that these two would be included. But only Shimoga-Harihar and Thumkur-Davanageri are announced and there is no mention about this in the Pink Book. This needs clarification.

As regards the allocation of funds to the on-going New line Projects in Karnataka totally Rs. 200.00 Crores is given but whereas we need about 3000 Crores. If the funds are released in this way it will take more than 15 Years for completion. I also like to mention here that of late there is a funds crunch in the Railways and this is due to the fact that all the money diverted for Bengal based projects. In my own constituency the on-going improvement work of Hubli Railway Station is stopped for shortage of funds. This needs to be set right by the Govt.

There is also a demand from Karnataka that to bring all the areas of the State under the administrative net of S.W.R. a New Divisions of Gulbarge and Mangalore are to be formed and annexed to S.W.R. But this is again rejected.

I urge the Govt., to do it. There is also a long standing demand to run Karnatak Sampark Kranti, Karnataka Express and Turanto Express trains via Davanageri, Hubli and Belgaum other core regions of the state. Presently these trains are running through the regions of A.P. State. I will

take this opportunity to urge the Railway Minister to take initiative to clear the decks for Hubli-Ankola New Line which is the dream project of people of this region.

Direct Train to Hyderabad:

Once again the aspirations of the people to have a daily direct train from Hubli to Hyderabad is shattered. In the last Budget a new Express Train to Hyderabad was announced de-linking the Train No-17416. But this was a Bi-weekly train which means earlier daily trains to Hyderabad through a linkage of Haripriya and Rayaiseema Express was withdrawn. So I urge to make this Bi-weekly as daily train.

The gloomy picture of Indian Railways:

The Govt., is taking the pride of the fact that there has not been any passenger tariffs and freight tariffs hike. I welcome this because the poorer sections of passengers are benefited by this.

But what I am constrained to warn the Railway Minister is that this factor should not be a hiding tool for railway to cover up its management lapses as a whole, the symptoms of which are glaring and depict the gloomy picture of railway ahead. The best example of this is the rising operating ration (OR) which has touched a monumental 92% admittedly by Railway Minister in the budget speech it self. According to some

reports in a section of press, among the 16 Railway Zones the operating Ratio has crossed more than 100% i.e. , to earn every Rs. 100=00 these Zones are spending Rs. 150/- to Rs. 200/- a staggering 200%! This is one worst example towards which direction the railway is moving. The Railway Minister tried to justify this factor quoting the reason of 6th Pay Commission burden, but this cannot be accepted. How would then railway manage once it sets to recruiting about 1.75 lakhs vacant posts as is assure by her in the Budget? What about maintenance after sales services and providing clean and healthy services to passengers.

Dedicated Freight Corridors:

The much publicized D.E.C. was launched in the year 2006 by Prime Minister but its implementation is almost a standstill. There is a mention about this in the Budget speech but unfortunately no assured promise is made for the time bond completion of the project.

So, in my view this Railway Budget is not a forward looking one and totally a political motivated discarding the overall interest of the Indian Railways growth in the right direction.

*श्री रामसिंह राठवा (छोटा उदयपुर): आदरणीय ममता बनर्जी ने 2011-12 का रेल बजट प्रस्तुत किया है। इस बजट में देश के बहुत सारे हिस्से में रेल लाइन आमान परिवर्तन तथा नई रेललाइन और दोहरीकरण और नई लाइन के सर्वेक्षण के बारे में सदन को अपने भा-ाण में बताया है।

माननीय मंत्री जी ने यह भी बताया "भारत में रेलों की शुरूआत होने के 157 व-ाों के बाद भी हमारी जनसंख्या के एक बड़े भाग ने कभी रेलवे लाइन तक नहीं देखी" (पेज नं.-6 पेरा नं.-32) इसका कारण क्या है यह बात समझने की जरूरत है। हम सामाजिक जिम्मेदारी की बात करते हैं लेकिन मानवीय दृ-टिकोण के काम नहीं करते और महत्व भी नहीं देते इसीतरह से आज भी देश के आम लोगों तक रेल का लाभ नहीं मिला।

हम हर वक्त अलग-अलग बात करते हैं। कभी-कभी चुनाव को ध्यान में रखकर घो-ाणा करते हैं और योजना को लागू करने और पूरी करने में 10 से 12 साल लग जाते हैं। आज भी कई लाइनें 10 से 15 साल के विलंब में पड़ी है। उनको पूरा करने में रेलवे ने कभी ठोस कदम नहीं उठाया है। हम घो-ाणा करते हैं, बाद में विलंब होने की वजह से धनराशि बढ़ जाती है और बढ़ी हुई धनराशि की वजह से काम रूका पड़ा रहता है। कई जगह ठेकेदारों ने जो काम किया है उनका पेमेंट भी नहीं करने की वजह से नए काम करने को काई ठेकेदार तैयार नहीं होता है।

मेरे क्षेत्र में और गुजरात के रेलवे कोन्ट्रेक्टर ऐसोसिएशन ने गुजरात के करीब 200 काम करने का बहि-कार किया है। ठेकेदारों को पेमेंट न करने का कारण गुजरात को फंड नहीं करने की वजह हो सकती है ऐसा मेरा मानना है।

---

* Speech was laid on the Table.

ये अजीब बात है जहां जमीन नहीं है वहां सवारी डिब्बा कारखाना की स्थापना की बात रेल मंत्री जी कर रही हैं और जहां जमीन कारखाने के लिए हैं वहां कारखाना लगाते नहीं हैं। सिंगुर में एक कारखाना जमीन न मिलने के कारण रह गया। वहां अभी मंत्री जी रेल सवारी डिब्बा कारखाना कैसे लागाएंगी? मुझे लगता है कि चुनाव ध्यान में रखकर ये घो-णा करी होगी- ऐसा मेरा मानना है।

जहां सब कुछ होते हुए भी रेल मंत्रालय कुछ करना ही नहीं चाहता है ऐसा मेरा मानना है और मैं रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि आज से करीब 150 साल पुराना नेरोगेज रेल लाइन शुरू हुई थी। सबसे पुरानी रेल लाइन डभेई मीयांगाम से शुरू हुई थी। धीरे-धीरे प्रताप नगर छोटा उदयपुर-डभोई-संखेड़ा, डभोई-चांणोद-चांपानेर-अंकलेश्वर-जंबुसर-पादरा-पावी-नाईत्स-शिवराजपुर-समलाया-टीबा-मालसर आदि कई नेरोगेज रेल लाइन शुरू हुई थी। आज भी कुछ-कुछ रेल लाइन चल रही हैं।

मेरा मंत्री जी से विनम्र निवेदन है कि डभोई एन.जी. हैरीटेज पार्क बना के डभोई से जितनी भी नेरोगेज लाइनें चल रही थी। कुछ बंद है वे सभी नेरोगेज रेललाइन हैरीटेज गाड़ियां चलायी जाए या तो सभी लाइनें बड़ी लाइन में परिवर्तन की जाए।

मेरा सुझाव है कि इस बजट में अंकलेश्वर-राजपीपला गेज परिवर्तन के काम के लिए 50 करोड़ रूपए चाहिए जबकि दिया सिर्फ 20 करोड़ और वो भी जब बोन्ड आएगा तब मेरा मानना है कि 2011-12 में काम पूर्ण करना है तो 50 करोड़ पूरा इस योजना के लिए देना चाहिए।

मैंने देखा है कि इस सरकार की कोई भी नीति तर्कसम्मत और दूरदर्शी नहीं है। कहीं किसी व्यवसाय में अधिक कमायी हो रही होती है, बिना किसी देरी के सरकार के प्रतिनिधि और उनसे जुड़े लोग पैसे बनाने की प्रतिस्पर्धा में लग जाते हैं। लोहा और कोल में थोड़ी सी तेजी क्या आई सरकार लगभग सभी विभाग इस व्यवसाय में पैसे

कमाने में लग गए। मालगाड़ी में जहां किराया 1200 रुपए प्रति टन था उसे 2800 रूपए प्रति टन कर दिया गया। परिणाम- जहां रेलवे को महीने के 5000 रेग का काम मिलता था वहां सिर्फ 400 रेग प्रति महीने के काम तक सीमित हो गया।

हेरिटेज कोरीडोर के सन्दर्भ में यह उल्लेखनीय हे कि भारत के एकमात्र रेलवे के ट्रैनिंग कालेज गुजरात के बड़ौदा में स्थित है। इस कोरीडोर के बन जाने से इलाके में स्थानीय, रा-ट्रीय एवम् अन्तर्रा-ट्रीय पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा। नैरो गेज रेलवे लाइन का नेटवर्क जो यहां अर्से से है उसका यथोचित रख-रखाव और संरक्षण बहुत जरूरी है। हम नई रेलवे लाइन, नई रेल गाड़ियों का स्वागत करते हैं, साथ ही साथ यह भी चाहते हैं कि पुरानी रेल लाइनों और पुरानी गाड़ियों पर भी रेल मंत्री समय रहते ध्यान दें ताकी इन खराब हलात में पड़े रेलवे की हालत में सुधार हो और साथ ही साथ इनका संरक्षण हो सके। इस इलाके में यह हेरिटेज कोरीडोर बन जाने से यह ट्रिबल बेल्ट और यहां रहने वाले लोगों को बहुत सी सुविधाएं मिल सकेगी और विकास भी अच्छे से हो सकेगा।

रेल की सुविधा बढ़ाना जरूरी है मेरा सुझाव है टीबा-सावली-वाधोडिया-डभाई-चांदोद नैरो गेज को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए।

मीयां गाम डभोई समलाया आमन परिवर्तन अगले साल के लिए प्रस्तावित है तो मेरा सुझाव है भरूच दंडैज जम्बुसर तक नई लाइन की घो-णा की है-मेरा सुझाव है विस्वामित्री स्टेशन से जम्बुसर तक अभी छोटी नैरोगेज रेल जो चल रही है उनको जोड़ा जाए।

आदरणीय मंत्री जी यह भी ध्यान में रखें जो नई लाइन छोटा उदयपुर से इंदौर तक जाने वाली रेल लाइन का काम कहां तक पहुंचा इस बजट में काम के लिए कितनी धनराशि का प्रावधान रखा है।

किसान को आराम से खाद मिल सके उसके लिए रेल को ज्यादा रेग का आवंटन करना चाहिए। बड़ौदा के पास बाजवा स्टेशन पर खाद-सीमेन्ट और अन्य माल का वहन होता है। मेरा मानना है खाद और सीमेन्ट के लिए रेग पवांइट बनाया जाए ताकि डभोई-बाड़ैली और छोटा उदयपुर आम आदमी को आसानी से उर्वरक मिल सके।

देश में बहुत तीर्थ स्थान हैं। जहां श्रद्धालु लोग पूजा अर्चना के लिए जाते हैं। गुजराती में एक कहावत है "काशीका मरण" और "सूरत का लोभन" करने का मतलब यह है कि अगर काशी में मृत्यु हुई वो भाग्यवान है। वैसे अगर भोजन करना है तो सूरत का वो भी भाग्यवान होता है। ऐसा एक बहुत बड़ा तीर्थ है। जहां देश के कई हिस्सों से लोग गुजरात के डभोई से 16 किमी दूरी पर नर्मदा किनारे चांणोद तीर्थ है, चांणोद पूजापाठ के लिए अलग महत्व है। देश-परदेश से लोग सर्वपित्रु श्राद्ध पूजा के लिए आते हैं। अपने देश में तीन स्थान ऐसे हैं जैसे गया में सिर्फ पितृ श्राद्ध होता है। सिद्धपुर में मातृ श्राद्ध होता है, लेकिन चांणोद में सर्व पितृ श्राद्ध होता है। ऐसे महत्वपूर्ण तीर्थ स्थान का पहले नैरागेज भी अभी बंद है। ये बंद नैरोगेज लाइन बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए और डभोई से चाणोद लाइन तुरंत चालू की जाए।

वैसे देश की आजादी की लड़ाई चल रही थी तब कई जानी मानी ट्रस्टियों ने गुप्तवास में नर्मदा के किनारे चांणोद में गुप्तवास किया था। जिनमें तात्या टोपे भी थे ऐसे ऐतिहासिक और तीर्थ स्थान के महत्व को देखते हुए और हेरीटेज लाइन के महत्व को बढ़ावा देने की कृपा करके इस बजट में घो-णा करने का मेरा अनुरोध है।

***श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर)**

रेलवे मंत्रालय की अनुदानों की अनुपूरक मांगों के संबंध में निम्नलिखित सुझाव एवं रेल बजट में आवश्यक संशोधन हेतु प्रस्ताव ले करता हूँ -

रेलवे बजट के पैरा संख्या 101 में मेरा यह प्रस्ताव है कि नई रेलगाड़ी चलाने हेतु रेल सर्वे में अनूपगढ़-बीकानेर-वाया खाजूवाला का सर्वे किया जा चुका है। अतः शीघ्र अनूपगढ-बीकानेर-वाया खाजूवाला नई रेल लाइन प्रोजेक्ट की स्वीकृति देकर कार्य प्रारंभ किया जावें क्योंकि अनूपगढ-खाजूवाला क्षेत्र सामरिक दृ-टिकोण से भी पाकिस्तान की सीमा से सटा होने के कारण महतवपूर्ण है तथा रक्षा मंत्रालय की भी इस बाबत मांग व-र्षों से लंबित है।

बजट में बीकानेर संसदीय क्षेत्र के लिए जैसलमेर-हावड़ा वाया लालगढ-रतनगढ़ एक्सप्रेस प्रारभ करने की घो-णा की गई है, लेकिन इसे परिचालन हेतु साप्ताहिक बनाया गया है, यात्रियों की संख्या को देखते हुए इसे प्रतिदिन किये जाने की मांग करता हूं।

दिल्ली-बीकानेर के मध्य वाया राजगढ़-चुरू-रतनगढ़ अमान परिवर्तन हो जाने के पश्चात् बीकानेर-दिल्ली के मध्य एक नाईट ट्रेन (रात्रिकालीन रेल) तथा एक दिन में एक्सप्रेस ट्रेन के माध्यम से रेल सेवा से बीकानेर से दिल्ली को प्रत्यक्ष रूप से जोड़ा जावें।

बीकानेर में कोयले वालों की गली के लिए भी रेलवे ओवरब्रिज स्थापित किये जाने की मैं मांग करता हूं। यह बीकानेर शहर की सबसे बड़ी समस्या है और बीकानेर की ट्रैफिक की समस्या का निदान किये जाने के लिए यह रेलवे ऑवरब्रिज अत्यंत आवश्यक है।

---

* Speech was laid on the Table.

अमान परिवर्तन के पश्चात् बीकानेर के तीन स्टेशनों पर एफ.ओ.बी. की मांग वाजिब है अतः नापासर, श्रीडूंगरगढ़ एवं सूड़सर में एफ.ओ.बी. की इसी रेल बजट में घो-णा की जावें।

रेल बजट में पैरा संख्या 50 पर रेलवे स्टेशनों के अपग्रेडेशन के प्रस्ताव है जिसमें अनूपगढ़, लूनकरणसर, श्रीडूंगरगढ, नौखा एवं श्रीकोलायत को सम्मिलित करने की मांग करता हूं।

रेल बजट के पैरा संख्या 102 में रेल पर्यटन का उल्लेख किया गया है बीकानेर भी पर्यटन की दृ-टि से महतवपूर्ण है अतः इस पैरा में बीकानेर को भी सम्मिलित किया जावें।

रेल बजट के पैरा संख्या 113 में विवेक एक्सप्रेस नामक नई गाड़ी प्रारंभ करने का उल्लेख है इसी पैरा के क्र.स. 4 पर बांद्रा जम्मू तवी एक्सप्रेस साप्ताहिक चलाने का उल्लेख है यदि इसका रूट डेगाना - रतनगढ़ के बजाय बीकानेर किया जावे तो यात्रियों के लिए अधिक सुविधाजनक रहेगा।

रेल बजट के पैरा संख्या 114 में कवि गुरू एक्सप्रेस चलाने का उल्लेख है इसी पैरा के क्र.सं. 2 में गोहावटी - जयपुर एक्सप्रेस सापताहिक प्रस्तावित है यदि इसका विस्तार बीकानेर तक किया जावें तो बीकानेर क्षेत्र के उत्तरी-पूर्वी क्षेत्र में रहने वाले नागरिकों के लिए बहुत फायदेमंद हो सकता है।

रेल बजट के पैरा संख्या 116 में जन्म भूमि गौरव नामक नई ट्रेन चलाने का वादा किया गया है बीकानेर संसदीय क्षेत्र के बहुत से लोग दक्षिणी भारत मे एवं पूर्वी भरत में रहते हैं यदि किसी एक ट्रेन को दक्षिण-पूर्व रेलवे से बीकानेर तक चलाने का प्रस्ताव किया जाता है तो बीकानेर संसदीय क्षेत्र के लोग जो भारत के अन्य हिस्सों में रहते हैं उनके लिए वास्तव में जन्मभूमि गौरव जैसा अहसास हो सकता है।

कुछ ऐसी ट्रेनें हैं जो जोधपुर, जयपुर एवं भटिण्डा में 36 घण्टे से ज्यादा खड़ी रहती है यदि इनका विस्तार बीकानेर तक किया जाता है तो इन ट्रेनों का भी सदुपयोग हो सकता है एवं बीकानेर के नागरिकों को लंबी दूरी की ट्रेने उपलब्ध हो सकती है जो बीकानेर के जनप्रतिनिधियों एवं उद्योग संघों की लम्बे समय से मांग रही है।

बीकानेर में रेल कारखाना देश की आजादी से पूर्व का है। अतः बीकानेर के रेल कारखाने को अजमेर के बजाय सीधा बजट आवंटित किया जावें एवं आधुनिकीकरण के कार्यक्रम में सम्मिलित किया जावें।

श्री रेवती रमण सिंह (इलाहाबाद): उपाध्यक्ष महोदय, मैं वर्ष 2011-12 रेल बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं।

महोदय, वर्ष 2011-12 के बजट के बारे में मैं केवल एक बात कहना चाहता हूं कि ममता बैनर्जी ने सभी को कुछ न कुछ देने का प्रयास किया है। इन्होंने बीमार रेल के स्वास्थ्य को ठीक करने का प्रयास भी किया है।

Comment [I30]: cd by b k2

इन्होंने बीमार रेल के स्वास्थ्य को भी ठीक करने का प्रयास किया है। मैं इनसे एक आग्रह करना चाहता हूं कि आप 21वीं सदी की भारत की रेल मंत्री हैं। आपको आज दुनिया के मुकाबले में देखना पड़ेगा कि भारत कहां खड़ा है। आप पब्लिक सैक्टर की सबसे ज्यादा प्रति-ठान हैं, आपने लाखों लोगों को रोजगार भी दिया है। रेलवे पूरे देश को एक-सूत्र में बांधने का काम करता है। पिछड़े हुए जो इलाके हैं, जहां रेलवे लाइन चली जाती है, वहां अपने आप विकास की किरण फूटने लगती है। रेलवे के माध्यम से उन अछूते क्षेत्रों को भी सूरज की रोशनी मिलने लगती है। ऐसी परिस्थिति में मैं अमेरिका एवं यूरोप की बात करना नहीं चाहता, मैं आपसे साउथ-ईस्ट एशिया की बात कर रहा हूं। भारत साउथ-ईस्ट एशिया के मुकाबले में कहां खड़ा है?

14.32 hrs.

(Shri P.C. Chacko *in the Chair)*

आज भी हमारा पड़ौसी देश चीन है और चीन को आजादी हमसे बाद में मिली। हम रेलवे में चीन से कहीं आगे थे, लेकिन आज हम कहां हैं? साउथ-कोरिया जैसे छोटे देश ने अपने यहां रेलवे का माडर्नाइजेशन कर लिया और बुलेट ट्रेन अपने यहां चला दी, जापान ने भी चला दी। चीन ने फास्टेस्ट बुलेट ट्रेन 350 किलोमीटर की रफ्तार से अपने ट्रेकों पर चलाने का काम किया है। वह दुनिया की सबसे फास्ट ट्रेन होगी। चीन ने बिजिंग से लेकर लासा तक ऐसी रेलवे लाइन बना दी है, जिससे वे कुछ घंटों के अंदर लासा और हमारे बार्डर तक पहुंच सकते हैं। लेकिन अभी हमें पूर्वोत्तर राज्यों में जाने के लिए 48 घंटे से भी ज्यादा का समय लगता है। आपने पूर्वोत्तर के सात राज्यों को जोड़ने के लिए प्रस्ताव दिया है। मंत्री जी, आपने उसके लिए सात साल का समय दिया है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि कृपया उसे री-ड्राफ्ट करवा लीजिए, सात साल का नहीं, दो या तीन साल में जितने हमारे पूर्वोत्तर के राज्य हैं, वहां के लिए सीधी ट्रेन चलाइए, जोकि 12-14 घंटे में वहां पहुंच सके। आज हमारी प्रतिस्पर्धा दुनिया में चीन से है, चाहे हमारी अर्थव्यवस्था या अन्य क्षेत्र हों। आज पूरी दुनिया में हमारी अर्थव्यवस्था चीन के बाद नम्बर दो पर है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री से कहना चाहता हूं कि आप जो बजट बना रही हैं, उसमें उसी अनुसार आपको सुधार भी करना होगा। आपने प्रस्ताव दिया है कि हम देश में रेलवे का आधुनिकीकरण करके 170 से 200 किलोमीटर की रेल चलाने का सर्वेक्षण कराएंगे, लेकिन वह कहां और कब चलाएंगे? वह एक सपना है या हकीकत भी होगी।

Comment [S31]: L2cd

मान्यवर, मैं आपको बताना चाहूंगा कि देश में आज सबसे तेज चलने वाली ट्रेन राजधानी है। राजधानी और शताब्दी की ऑफीशियल रफ्तार 130 किलोमीटर प्रति घंटा है, लेकिन 110 किलोमीटर प्रति घंटे से ज्यादा नहीं चलती है। अगर ऐसा ही रहा, तो चीन से मुकाबला करने में हमें आने वाली एक शताब्दी और लग जाएगी, तब हम दुनिया के पैमाने पर खड़े हो पाएंगे। मैं आपसे चाहूंगा कि एक ट्रेन दिल्ली से इलाहबाद होते हुए हावड़ा तक चला दीजिए और उसकी स्पीड कम से कम 200 किलोमीटर प्रति घंटे की हो। शरद जी, पहले 130 से 200 किलोमीटर प्रति घंटा ट्रेनों की स्पीड तो कराइए। भारत में 350 किलोमीटर की स्पीड पर रेलें चलने की बात तो बाद में आएगी। मैं चाहूंगा कि इस ट्रेन की घो-णा आप रेल बजट की रिप्लाई के समय अवश्य करें। यह नहीं होना चाहिए कि यह एक सपना ही बना रहे। मैं चाहता हूं कि आपके नेतृत्व में तो कलकत्ता दिल्ली से एकदम अच्छी तरह जुड़ जाए। अब भारत को भी लोग इस निगाह से देखने लगे हैं कि भारत भी प्रतिस्पर्धा में किसी भी देश से पीछे नहीं रहेगा।

ममता जी, अगर आज आप ट्रेनों का जाल भी बिछा रही हैं, तो जो आम यात्री को सुविधाएं हैं, उनके ऊपर भी जरा ध्यान देने की कोशिश कीजिए। आम आदमी ज्यादातर ट्रेन से ही चलता है और आम आदमी के लिए दूसरा इससे सस्ता साधन और कोई नहीं है। चाहे वह बस से जाए या टैक्सी से जाए, वह साधन महंगे पड़ते हैं। आज भी रेल में सफर करना और साधनों के मुकाबले सस्ता है। यह ठीक है कि आम आदमियों को रेल में सफर करने में परेशानी इसलिए होती है, क्योंकि उन्हें रिजर्वेशन नहीं मिलता है। बहुत से डिब्बे रिजर्व हो गए हैं तथा अनरिजर्व डिब्बे कम बहुत कम बचे हैं। मैं चाहूंगा कि अनरिजर्व्ड डिब्बों की संख्या और बढ़ाई जाए, ताकि आम आदमी उनमें सफर कर सके।

मान्यवर, उत्तर प्रदेश, एक बहुत बड़ा प्रदेश है। उसकी 18 करोड़ की आबादी है। आपने जो दिया है, वह 18 करोड़ की आबादी के हिसाब से बहुत कम दिया है। जितना उत्तर प्रदेश को देना चाहिए, उतना नहीं मिला है।

महोदय, मैं एक और बात बताना चाहता हूं कि आप दिल्ली के रेलवे स्टेशन को देखिए। आपने उसे अन्तर्रा-ट्रीय स्तर का रेलवे स्टेशन जरूर बना दिया, लेकिन उसमें न रैम्प हैं और न वहां एस्केलेटर्स हैं।

...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : A number of Members from your Party have yet to speak. You have already taken ten minutes. Please try to wind up. आप एक मिनट में अपना भा-ण पूरा कीजिए। आपकी पार्टी के अन्य स्पीकर भी बोलने के लिए अभी बाकी हैं।

श्री रेवती रमण सिंह : सभापति जी, मैं घड़ी देख रहा हूं। संभवतः मुझे केवल 5 मिनट ही भा-ण करते हुए हैं।

मान्यवर, उत्तर प्रदेश सबसे बड़ा प्रदेश होने के नाते उसके और स्टेशनों पर भी रैम्प और ऐस्केलेटर्स होने चाहिए। पहले से जो हैं, वे बहुत कम हैं। आपकी बात ठीक है कि कानपुर में रैम्प और एस्केलेटर्स हैं। कानपुर आबादी के हिसाब से एक बहुत बड़ा शहर है।

आज आवश्यकता इस बात की है कि उत्तर प्रदेश में इलाहाबाद, जहां से मैं आता हूं, इलाहाबाद में आपने एक ट्रेन दूरन्तो दी है, जो हफ्ते में दो दिन इलाहाबाद से मुम्बई जायेगी। मैं आपको एक बात याद कराना चाहूंगा कि इलाहाबाद फ्रीडम फाइटर्स का केन्द्र रहा है। वहीं पर स्वराज्य भवन रहा है, वहां पर गांधी जी महीनों रुकते थे और जितने देश के चोटी के नेता हैं, नेताजी सुभा-न चन्द्र बोस एक परिवार के नहीं थे, आचार्य कृपलानी एक परिवार के नहीं थे, डॉ. राम मनोहर लोहिया जैसे तमाम बड़े-बड़े नेता, जयप्रकाश नारायण जी, चन्द्रशेखर आजाद, ये तमाम नेता वहां पर रहकर फ्रीडम मूवमेंट को चलाते थे।

इलाहाबाद साहित्यकारों की नगरी रही है, निराला से लेकर सुमित्रानन्दन पन्त, रामकुमार वर्मा जैसे दर्जनों नाम मैं गिना सकता हूं, लेकिन समय का अभाव है। मैं चाहता हूं कि निराला जी ने नाम से एक ट्रेन चलाने का आप विचार कर लें और उसकी घो-णा सम्भव हो तो कर दें। निराला अपनी तरह के निराले कवि थे। अभी जो दूरन्तो इलाहाबाद से आपने चलाई है, उसका संचालन और बढ़ाने का काम करिये। अभी वह हफ्ते में केवल तीन दिन चलती है और श्री विजय बहादुर सिंह उसी से आते जाते हैं, इनको बहुत असुविधा होती है।

मैं कुछ पूर्वी उत्तर प्रदेश के बारे में भी कहना चाहूंगा। पूर्वी उत्तर प्रदेश उत्तर प्रदेश का सबसे पिछड़ा हुआ इलाका है। गाजीपुर बलिया होते हुए दिल्ली के लिए और बनारस के लिए कोई ट्रेन नहीं है। पहले एक ट्रेन चलती थी, जो बलिया से बनारस को जोड़ती थी, लेकिन जब मीटर गेज से ब्रॉडगेज हो गया तो वह ट्रेन ही बन्द हो गई। गाजीपुर से, बलिया से एक ऐसी ट्रेन चलनी चाहिए, जो दिल्ली रात भर की जर्नी में पहुंच जाये। अभी एक ट्रेन चलती है, वह ट्रेन इतनी धीरे चलती है कि उससे सफर करना सम्भव नहीं है। इसी तरह गोंडा भी है, वह उत्तर प्रदेश का महत्वपूर्ण शहर है। गोंडा में कई जिलों का संगम भी है। वहां पर अभी तक गोंडा की उपेक्षा की गई है, जबकि बेनी प्रसाद वर्मा जी वहां से मंत्री भी हैं, लेकिन वे वहां से

एक ट्रेन नहीं चलवा पा रहे हैं, न रुकवा पा रहे हैं। हम चाहते हैं कि उसकी भी वहां व्यवस्था की जाये। इलाहाबाद से कानपुर के लिए एक इण्टरसिटी चलाई जाये।

मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि इलाहाबाद की दूरी लखनऊ से मात्र 200 किलोमीटर है और लखनऊ से इलाहाबाद एक्सप्रैस ट्रेन से जाने में पांच घंटे लगते हैं तो एक ट्रेन सिवान से होते हुए, छपरा होते हुए, मुगलसराय होते हुए चलाई जाये...(व्यवधान) मैं अपनी बात खत्म कर रहा हूं।

बनारस से होते हुए इलाहाबाद होकर रायबरेली तक डबल लाइन कर दी जाये और इलैक्ट्रीफाइड कर दी जाये तो ग्रैण्ड कोर्ड जो चोक हो जाता है, वह न होकर यहां से बहुत सी ट्रेनें जाने लगेंगी। मैं ममता जी से एक आग्रह करूंगा कि इलाहाबाद से राजरानी एक्सप्रैस लखनऊ के लिए चलाई जाये, जिससे कि वहां के लोगों को सुविधा मिल सके

Comment [R32]: cd by n2

आपके बहुत से अधिकारी चले गए हैं, इलाहाबाद शहर के रामबाग और दारागंज स्टेशन पूर्वोत्तर रेलवे में हैं, प्रयाग रेलवे स्टेशन उत्तर रेलवे में है, फाफामऊ भी पूर्वोत्तर रेलवे में है, इसलिए मैं चाहूंगा कि इन सभी स्टेशन्स को एक साथ करके नॉर्थ सेन्ट्रल रेलवे जोन में लाया जाए। पूरे पूर्वांचल से बहुत से बच्चे पढ़ने के लिए बंगलौर जाते हैं। इलाहाबाद से बंगलौर के लिए और वै-णो देवी के लिए सीधी ट्रेन चलाई जाए, जिससे इलाहाबाद एवं उत्तर प्रदेश के लोगों को सुविधा हो।

[*]श्री नारनभाई कछाड़िया (अमरेली)

रेल बजट एक ऐसा बजट होता है जिसमें एक आम से आम आदमी को एक आशा होती है कि शायद इस बजट में रेलवे कि समस्या का समाधान हो जाए लेकिन इस बार फिर पिछले व-र्ा की तरह ममता जी ने लोगों की करूणामयी ममता को छीन लिया है और यह बजट पिछले व-र्ा की तरह लोकलुभावन बजट साबित हुआ है और मैं इस लोक लुभावन बजट का विरोध करता हूं।

आजादी के इतने सालों बाद भी हमारे सौरा-ट्रा में विशे-कर अमरेली जिला के प्रति बहुत ही सौतेला व्यवहार किया गया है यहां तक कि इस बजट में अमरेली का कोई उल्लेख तक नहीं किया गया है और इस तरह से भारतीय रेल के मानचित्र से अमरेली का नाम निकाल दिया गया है। क्या मंत्री जी को यह भी पता है कि अमरेली जिला भी देश का एक अभिन्न अंग है और यही कारण है कि आजादी के 64वें साल बाद भी मेरा चुनाव क्षेत्र अमरेली आज भी रेल सेवाओं से वंचित है। रेल सेवाओं के अभाव से आज भी मेरा चुनाव क्षेत्र सर्वाधिक पिछड़ा हुआ साबित हो रहा है। आजादी से पूर्व की मीटरगेज लाइन आज भी कार्यरत है। अमरेली के कुल आबादी का 60 प्रतिशत से अधिक प्रतिशत हिस्सा सूरत, अहमदाबाद, बड़ौदा, मुम्बई में अपनी रोजी रोटी के जीवन निर्वहन के लिए बसे हुए हैं। लेकिन अमरेली से सूरत, मुम्बई और देश के अन्य शहरों से रेल सम्पर्क से आज भी वंचित है और अधिकांश लोगों को रेल सेवाओं के लिए अहमदाबाद पर निर्भर रहना पड़ रहा है।

मेरे चुनाव क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले ढसा से लाठी खिजडिया, अमरेली, धारी, जेतलसर और जूनागढ़ के बीच रेल लाइन बिछाने और अमान परिवर्तन के लिए कई बार सर्वेक्षण करवाया गया, लेकिन आज भी कुछ नतीजा नहीं निकल पाया है। दूसरा मैंने कई बार

[*] Speech was laid on the Table.

सदन में अहमदाबाद महुआ के बीच रेल प्रतिदिन चलाने के लिए अपना प्रस्ताव रखा और अहमदाबाद महुआ, सूरत के बीच सीधी रेल लाइन प्रारम्भ करवाने के लिए मंत्रालय से आग्रह किया, लेकिन आज भी इस पर कोई कार्यवाही नहीं की गई और ना ही कोई प्रत्युत्तर प्राप्त हुआ।

पश्चिम रेलवे के भावनगर विभाग के अंतर्गत आने वाले सावरकुण्डला स्टेशन पर रेल प्रशासन ने अपनी नाकाबिलियत का नमूना पेश किया है, जहां रेलवे प्लेटफार्म नीचे और लाइन ऊपर है और इस स्थिति का जायजा शायद किसी बड़ी अधिकारी ने नहीं लिया है, लेकिन फिर भी स्थिति में बदलाव नहीं हो रहा है पता नहीं ऐसा घोर मजाक वहां की जनता के साथ क्यों किया जा रहा है? मेरे क्षेत्र में कम्प्यूट्रीकृत आरक्षण केन्द्रो का अभाव है, जबकि वहां पर पिपावा पोर्ट ट्रस्ट कार्यरत है जहां से प्रतिदिन करोड़ों रूपये की राशि का आयात निर्यात किया जाता है। साथ ही साथ अंबुजा सीमेंट, अल्ट्राटेक, सिधी सीमेंट जैसे कारखाने हैं साथ ही साथ कपास की मण्डियों, नमक उत्पादन, मछली उत्पादन, खनिज सम्पदा इत्यादि से रेल प्रशासन को करोड़ों रू. का राजस्व अर्जन प्राप्त होता है, जिला मुख्यालय अमरेली स्टेशन की स्थिति अत्यधिक दयनीय है साथ ही भावनगर, अधेलाई, धोलेरा, वटमान, तारापुर, पेटलाट के रास्ते नइ लाइन बिछाने का कई बार सर्वेक्षण किया गया साथ ही साथ ढसा के बीच अमान परिवर्तन ओर सुरेन्द्र नगर बोटाड ढसा राजुला और पिपावा के बीच रेल दोहरी करने के संदर्भ में राज्य सरकार ने कई बार अपना प्रतिवेदन प्रेन्ति किया लेकिन नतीजा आज तक संतो-नजनक नहीं मिल पाया है, प्रत्येक वर्न के रेल बजट में राज्य से संबंधित वित्तीय आवंटन के लिए प्रस्ताव प्रेन्ति किया जाता है लेकिन हर बार की तरह गुजरात रेल सेवाओं को प्राप्त करने से वंचित रहता है और इस बजट में मंत्री महोदया जी ने जो कुछ भी गुजरात के लिए घो-णाएं की हैं उसका मैं स्वागत करता हूं और मैं यहां रेलवे

मंत्रालय से यही निवेदन करना चाहूंगा कि इस बजट में हमारे गुजरात के लिए जो भी घो-णाएं की गई हैं उस पर रेलवे मंत्रालय खरे उतरकर समय से सारी योजनाएं पूरी करे यही हमारी कामना है।

*श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहाण (साबरकांठा): इस रेल बजट के बारे में पूरे देश एवं मीडिया ने कहा है कि ये चुनावी रेल बजट है, पश्चिम बंगाल का बजट है। चुनाव जीतने का रेल बजट है। अन्य राज्यों को नजर अंदाज किया है। ये सम्यक (बैलेन्स) बजट नहीं। इसलिये मैं उसका विरोध करता हूं और कहता हूं कि विकास में राजनीति नहीं होनी चाहिए, जो दिख रही है।

रेलवे की भूमिका केवल रेल चलाने की नहीं होती है। बल्कि देश के पिछड़े और बिछड़े क्षेत्र जो रेल सेवा से वंचित होने से उनका विकास नहीं हुआ है, उसका चयन करके, सुयोग्य रेल व्यवस्था स्थापित करके उसको रा-ट्र की मुख्य धरोहर में जोड़ने का काम करना चाहिए। लेकिन दुख के साथ कहना पड़ता है कि ऐसा नहीं हुआ है। हमारे जैसे कई क्षेत्रों के साथ अन्याय हुआ है।

मेरे संसदीय क्षेत्र साबरकांठा की बात करूं तो ये आदिवासी एवं आर्थिक रूप से पिछड़े लोगों का क्षेत्र है। पूरा क्षेत्र कृ-ि एवं पशुपालन पर जी रहा है। उद्योग बहुत कम है। यहां तो ऐसे कई लोग हैं जिन्होंने रेलगाड़ी नहीं देखी या उसमें सफर नहीं किया।

हमारे यहां बहुत कम मात्रा में रेलगाड़ियां चलती हैं और जो चलती है उनकी स्पीड बहुत कम (40 किमी. प्रतिघंटा) है एवम् जो समय सारणी है वह यहां के लोगों के अनुकूल नहीं है। इसलिए रेल में बैठने को कोई तैयार नहीं है। इसलिए सभी रेलगाड़ियां घाटे में चल रही है। रेल का कोई औचित्य ही नहीं है।

आपने इस बजट में अहमदाबाद-खेडब्रहमा-अंबाजी का सर्वे कराने की बात की है, जो पहले हो चुका है एवं उनको सैद्धांतिक स्वीकृति भी दे दी गई थी। तो फिर दोबारा सर्वे कराने का क्या फायदा?

* Speech was laid on the Table.

अहमदाबाद-हिम्मतनगर-उदयपुर जो 2008 में अमान परिवर्तन की स्वीकृति दी गई है लेकिन बजेटरी सपोर्ट नहीं होने के वजह से कोई काम नहीं हुआ है।

मोडासा-कपडवंज-नडीयाद रेल को लगाये हुए 11 साल हुये, लेकिन आज भी सिर्फ दो धीमी ट्रेनें चलती हैं, जिसकी समय सारणी लोगों के अनुकूल नहीं होने पर पूरी रेल घाटे में चल रही है। डेमाई जैसे रेलवे स्टेशन बंद हो रहे हैं जबकि इस क्षेत्र से हर दिन 150 से 200 लग्जरी बस, टैक्सी, कार इत्यादि प्राइवेट साधनों के जरिये लोग मुंबई जा रहे हैं। हमारे क्षेत्र से दिल्ली या मुंबई जाने के लिए कोई सीधी रेल सेवा नहीं है। हमारी मांग मोडासा-मुंबई सीधी रेल सेवा चालू कराने की थी जो आपने स्वीकृत नहीं की। इसे मान लिया जाये।

मेरा पूरा क्षेत्र कृनि एवं पशुपालन आधारित है। पूरे क्षेत्र में एक भी रेक पाइंट न होने से यूरिया, सीमेंट इत्यादि माल सामान दूसरे क्षेत्रों से रोड के जरिये आते हैं, जो समय पर नहीं मिलते एवं महंगे भी पड़ते हैं, जिससे कृनि प्रभावित हाती है। मोडासा रेलवे स्टेशन पर रैक पाइंट की मांग की है जो स्वीकृत नहीं हुई है। उसे स्वीकृति दे दी जाए।

गत बजट में आपने हमारे क्षेत्र के हिम्मतनगर शहर को आदर्श स्टेशन बनाने हेतु घोनित किया था। इसकी कोई जरूरत ही नहीं, क्योंकि रेल सेवायें ही नहीं है तो हम आदर्श स्टेशन का क्या उपयोग करेंगे? हमें तो रेल सेवायें चाहिए। रेलवे स्टेशन नहीं होगा तो चलेगा। लेकिन ताज्जुब की बात ये है कि इस बजट में आपने उसे कम्प्लीटेड आदर्श स्टेशन की सूची में शामिल किया है जबकि वहां तो कुछ भी नया काम नहीं हुआ है।

ये सब हमारा मजाक एवं अपमान नहीं तो और क्या है? अब तो हमारे क्षेत्र के लोग मांग करते हैं कि अब हमें रेल सुविधा नहीं मिल रही तो रेलवे विभाग को बोलो कि ये रेल की पटरियां उखाड़ के ले जाएं और किसानों की जो जमीन रेल हेतु संपादित की है वो वापिस करें। हमें ऐसी रेल की कोई आवश्यकता नहीं है।

सांसदों की मांग को जिस तरह से इस बजट में ठुकराया गया है, उससे लोकतंत्र का भद्दा मजाक हुआ है। ये कहा का न्याय है? क्या दूसरे क्षेत्रों में इन्सान नहीं रहते? क्या उन्हें रेल सेवा प्राप्त करने का अधिकार नहीं है? क्या हम इस देश के नागरिक नहीं है? क्या हमें भी विकास के लिये समान अवसर नहीं मिलना चाहिए?

मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि हमें न्याय दें। हमारे क्षेत्र को रेल सुविधा देकर विकास का अवसर प्रदान करें।

[*]श्री माणिकराव होडल्या गावित (नन्दुरबार)

मैं सबसे पहले माननीय रेल मंत्री ममता बैनर्जी जी को माननीय प्रधानमंत्री डॉ. मनमोहन सिंह, यूपीए अध्यक्ष श्रीमती सोनिया गांधी जी और माननीय वित्त मंत्री श्री प्रणब मुखर्जी जी के नेतृत्व में बेहतरीन बजट पेश करने के लिए बधाई देता हूं। मुझे पूर्ण विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री जी के नेतृत्व में भारतीय रेल दिन दोगुनी रात चौगुनी प्रगति करेगी।

माननीय रेल मंत्री जी ने अपने पिछले बजट में इज्जत पास का एलान किया था। इस इज्जत पास का मेरे आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र के लोगों को बहुत लाभ पहुंचा है और वे अब इज्ज्त से रेल में सफर करते हैं। मैं माननीय रेल मंत्री महोदया का इस वि-नय पर धन्यवाद अदा करना चाहता हूं।

मैं माननीय मंत्री महोदया को इस व-र्ा भी रेल के किराए में वृद्धि ना करने के लिए भी बधाई देता हूँ। माननीय मंत्री महोदया ने इस व-र्ा भी यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए कई सारी घो-णाएं की हैं, जिनका हम स्वागत करते हैं।

मैं माननीय मंत्री महोदय को 16000 भूतपूर्व सैनिकों को रेलवे की नौकरी में शामिल करने के लिए हार्दिक बधाई देता हूँ। उनके इस निर्णय से देश के बहादुर नौजवानों में बहुत उत्साह होगा।

मुझे यह जानकर अत्यंत खुशी हुई कि हमारी लगातार मांगों को देखते हुए धुले-अमलनेर, नासिक-दहानु रोड़ एवं पुणे-नासिक रेलवे मार्गों का सर्वेक्षण पूरा किया जा चुका है और इन पर 12वीं योजना में काम शुरू कर दिया जाएगा। इसके अलावा मुझे यह जानकार भी अत्यंत प्रसन्नता हुई कि इस व-र्ा भुसावल-जलगाँव तीसरी लाइन के दोहरीकरण का काम भी शुरू किया जाएगा।

---

[*] Speech was laid on the Table.

मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान कुछ महत्वपूर्ण वि-नयों की ओर आकर्-ित करना चाहता हूं।

पश्चिमी रेलवे में उद्यना-जलगाँव खण्ड में 306 कि.मी. लम्बाई के रेल मार्ग के दोहरीकरण को 2008-09 के रेल बजट में स्वीकृति प्रदान की गई थी और इसके लिए 715 करोड़ रूपये के खर्च के लिए मंजूरी दी गई थी। इस परियोजना के लिए व-र् 2008-09 के दौरान 70 करोड़ रूपये का प्रावधान किया गया था लेकिन रेलवे प्रशासन द्वारा इस परियोजना की ओर ध्यान नहीं देने की वजह से यह पैसा खर्च नहीं हो पाया था। व-र् 2009-10 के दौरान इस परियोजना को केवल 14 करोड़ रूपये दिए गए और व-र् 2010-11 में केवल 30 करोड़ रूपये का प्रावधान किया गया। पिछले तीन सालों से पैसे के अभाव की वजह से इस परियोजना का काम तेजी से नहीं हो पाया।

इस व-र् के बजट में माननीय मंत्री महोदया ने इस परियोजना के लिए 200 करोड़ रूपयों का प्रावधान किया है। मैं माननीय मंत्री महोदया का धन्यवाद अदा करता हूँ और उनसे गुजारिश करता हूं कि इस परियोजना के महत्व को और पिछले तीन सालों में इस परियोजना पर काम न हो पाने को ध्यान में रखते हुए और 200 करोड़ रूपये इस परियोजना को दिए जाएं ताकि इस 715 करोड़ रूपये की परियोजना को जल्द से जल्द पूरा किया जा सके। मेरा सरकार से अनुरोध है कि रेलवे प्रशासन को निर्देश दिए जाएं कि इस महत्वपूर्ण परियोजना को ज्यादा से ज्यादा पैसा मुहैया कराकर इसे जल्दी पूरा करने की कोशिश की जाए।

इस रेल मार्ग के दोहरीकरण से महारा-ट्र तथा गुजरात के 6 संसदीय क्षेत्र के निवासियों को लाभ पहुंचेगा, जिनमें आदिवासी संख्या अधिकांश है।

इसके अलावा मनमाड़-इंदौर वाया मालेगांव, धुले, शिरपुर,। यह 350 कि.मी. लम्बे रेल मार्ग की परियोजना का प्रस्ताव महारा-ट्र सरकार ने रेल मंत्रालय को भेजा है।

इस परियोजना पर कुल 823 करोड़ रूपए खर्च होने का अनुमान है जिसमें से 412 करोड़ रूपए महारा-ट्र सरकार ने व्यय करने का फैसला किया है। इस परियोजना से महारा-ट्र एवं मध्य प्रदेश दोनों ही राज्यों को फायदा मिलेगा। यह लाइन भी दोनों राज्यों के पिछड़े इलाकों से गुजरेगी एवं इन इलाकों के विकास में बहुत सहायक होगी। यह प्रस्ताव रेल मंत्रालय के पास लंबित है। मेरा अनुरोध है कि इस प्रस्ताव को जल्द से जल्द मंजूरी प्रदान की जाए और इस प्रस्ताव के लिए महारा-ट्र सरकार को जमीन उपलब्ध कराने के लिए कहा जाए।

मैं एक और अत्यंत महत्वपूर्ण वि-नय की ओर मंत्री महोदया का ध्यान आकर्-ित करना चाहता हूं। मुम्बई से कसारा तक लोकल ट्रेनों की सुविधा उपलब्ध है। कसारा से करीब 12 कि.मी. की दूरी पर इगतपुरी स्टेशन स्थित है। यह 12 कि.मी. का क्षेत्र आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र है और आज तक लोकन ट्रेनों की सुविधा से वंचित है। उनकी लम्बे समय से यह जायज मांग रही है कि इन लोकल ट्रेनों को इगतपुरी स्टेशन तक बढ़ाया जाए ताकि कसारा और इगतपुरी के बीच रहने वाले लोगों को भी इसका फायदा मिल सकें और इस क्षेत्र को भी लोकल ट्रेनों के साथ मुम्बई से जोड़ा जा सके ताकि अन्य लोगों के साथ यहां के छात्रों को भी शिक्षा के लिए मुम्बई आने-जाने में आसानी हो सके।

इन लोगों की जायज मांग को ध्यान में रखते हुए मैंने मध्य रेल के महाप्रबंधक के साथ इस वि-नय में पत्र व्यवहार भी किया। लेकिन उनसे मुझे बड़ा ही निराशाजनक जवाब मिला। उन्होंने अपने पत्र के द्वारा मुझे सूचित किया कि कसारा-इगतपुरी घाट खंड है जहां खड़ी ढाल 1 इन 37 है तथ लोकल डिब्बे कसारा-इगतपुरी जैसी खड़ी ढाल वाले खंड पर कार्य करने के लिए तकनीकी रूप से उपयुक्त नहीं है।

भारतीय रेल ने कोंकण जैसी कठिनाइयों वाले क्षेत्र में कोंकण रेल चलाने जैसी चुनौतियों का सामना किया है। भारतीय रेल ने जम्मू-कश्मीर को भी सुदृढ़ रेल सेवा प्रदान की है। जब हम इतनी कठिनाई भरे रास्तों पर रेल सेवा प्रदान कर सकते हैं तो इस तकनीकी युग में मुम्बई से कसारा तक चलने वाली लोकल ट्रेनों को सिर्फ 12 कि.मी. तक बढ़ा कर इगतपुरी तक नहीं ले जा सकते हैं।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि नई तकनीकों का उपयोग करके लोकल ट्रेनों को इगतपुरी तक बढ़ाया जा सके ताकि 100 प्रतिशत पिछड़े जनजातियों के इस इलाके को भी फायदा मिल सकें।

मुझे यह जानकर खुशी हुई कि 584 आदर्श स्टेशनों की सूची में से 442 स्टेशनों पर कार्य पूरा कर लिया गया है और 236 अन्य स्टेशनों को भी इस सूची में शामिल किया गया है। इस वि-नय पर माननीय सदस्यों के सुझाव को सहर्ष स्वीकार करने की बात भी माननीय मंत्री महोदया ने कही है।

मेरे क्षेत्र के उधना, नंदुरबार और अमलनेर स्टेशनों का इस सूची में कहीं भी जिक्र नहीं है। मेरा अनुरोध है कि उधना, नंदुरबार और अमलनेर रेलवे स्टेशनों को भी आदर्श स्टेशनों की सूची में शामिल किया जाये।

मैं माननीय मंत्री महोदया का ध्यान एक महत्वपूर्ण वि-नय की ओर आकर्नित करना चाहता हूं। अहमदाबाद - चेन्नई एक्सप्रेस (12655/56), सूरत - अमरावती फास्ट पेसेंजर (59025/26) और हापा-हावरा एक्सप्रेस (12905/06) यह तीनों गाड़ियां नवापुर होकर गुजरती हैं। नवापुर यह मेरा गांव है। लेकिन नवापुर स्टेशन पर यह गाड़ियों नहीं रूकने से यहां के यात्रियों को बहुत असुविधा होती है। मेरा मंत्री महोदय से प्रार्थना है कि इन तीन गाड़ियों को नवापुर स्टेशन पर रोका जाये ताकि यहां से यात्रा करने वाले यात्रियों की असुविधाओं को दूर किया जा सके।

इसके अलावा, नंदुरबार से मुंबई जाने के लिए नंदुरबार के लोगों के लिए कोई गाड़ी नहीं है तथा उन्हें सूरत, जो कि गुजरात में है, जाकर गाड़ी पकड़नी होती है। यहां के यात्रियों की लंबे समय से मांग है कि नंदुरबार से मुंबई के लिये वाया सूरत एक नई ट्रेन शुरू की जाये। मेरा आपसे अनुरोध है कि यहां के यात्रियों की असुविधाओं को ध्यान में रखते हुए इस रेलगाड़ी को जल्द से जल्द शुरू किया जाये।

मुझे यह जानकर बहुत खुशी हुई कि बिना चौकीदार वाले समपारों पर 172 आर.ओ.बी. तथा 240 आर.यू.बी./सबवे निर्माण से 36 प्रतिशत तक दुर्घटनाएं कम हो गइ हैं तथा आगामी व-र्षों में 200 नए आर.ओ.बी. और 325 आर.यू.बी. निर्माण किये जायंगे।

मेरा माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध है कि उधना-जलगांव खंड पर बिना चौकीदार वाले समपारों पर आर.यू.बी. या आर.ओ.बी. का निर्माण किया जाए ताकि वहां होने वाली दुर्घटनाओं पर काबू पाया जा सके।

इसके अलावा सूरत-धुले नेशनल हाईवे नंबर 6 पर एल.सी. गेट नं. 68 अनंतपुर, एल.सी. गेट नं. 69, नवापुर, जिला नंदुरबार और एल.सी. गेट नं. 74 चिंचपाड़ा, इन जगहों पर काफी गाड़ियों की आवाजाही होती है। इन गेटों के अधिकांश समय बंद रहने की वजह से जनता को काफी असुविधा का सामना करना पड़ता है।

मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि इन गेटों पर भी आर.ओ.बी. बनाये जायें ताकि जनता की असुविधाओं को दूर किया जा सके। 2011-2012 रेल बजट का समर्थन करता हूं। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपने विचार समाप्त करता हूं ।

MR. CHAIRMAN : Hon. Member, before I call upon the next speaker, I would like to remind you that out of the 19 minutes allotted to your party for this discussion, you have already taken 16 minutes. There are seven more speakers to speak from your party. So, I would like to request the hon. Members to restrict their speeches within the allotted time. The Chair does not want to interrupt here. But please restrict your speeches to the time allotted.

श्री दारा सिंह चौहान (घोसी): महोदय, आपने मुझे इस बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देते हुए कहना चाहता हूं कि मैं जिस प्रदेश से आता हूं, उत्तर प्रदेश इस देश का सबसे बड़ा सूबा है। उत्तर प्रदेश हर संघर्ष में आगे रहा है। मैं पिछले 13-14 साल से देख रहा हूं। मैंने कई रेल मंत्रियों को देखा, उनके बजट को देखा। उत्तर प्रदेश में पूर्वी उत्तर प्रदेश सबसे पिछड़ा हुआ है। बिहार के लोग उस दिन बहुत हल्ला कर रहे थे, उत्तर प्रदेश से पंडित कमलापति त्रिपाठी और कुछ दिनों के लिए स्वर्गीय जनेश्वर मिश्र को छोड़ दिया जाए, तो सबसे ज्यादा, लगभग एक दर्जन रेल मंत्री बिहार से ही आए हैं। अगर वर्तमान रेल मंत्री को छोड़ दिया जाए, तो बाकी सभी लोगों ने केवल आश्वासन देने का काम किया है। मैं बधाई देता हूं रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी जी को, जिन्होंने पिछले बजट में किए गए अपने वादे को निभाया है। पिछले बजट के समय उस सवाल पर मैंने टोका भी था, इन्होंने सबसे बड़ा ऐतिहासिक कदम लिया, देश का शायद पहला डिपार्टमेंट रेल मंत्रालय है, हालांकि सभी की जवाबदेही संविधान के हिसाब से है, हर सूबे की, हर प्रदेश सरकार की जवाबदेही है संविधान के हिसाब से कि वहां जो गरीब लोग है, एससी, एसटी, ओबीसी लोग हैं, उनका कोटा पूरा होना चाहिए। बहुत से सूबों में ऐसा नहीं हो पाता है। आज हमारी उत्तर प्रदेश की सरकार ने उसको पूरा किया है और मैं रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं कि पहली बार आपने यह साहसिक कदम बढ़ाया है, इतिहास में पहली बार आपने उन पौने दो लाख गरीब एससी, एसटी, ओबीसी लोगों का कोटा पूरा करने का जो वादा किया था, उसे पूरा करने काम इस बजट में किया है। इसके लिए मैं आपको बधाई देता हूं।

महोदय, मैं जहां से आता हूं उत्तर प्रदेश के पिछड़े इलाके पूर्वांचल के मऊ जनपद में जो घोसी संसदीय क्षेत्र है, जो पिछड़ा और बुनकर बाहुल्य इलाका है, रेल से कटा हुआ है। वहां तमाम बुनकर बाहुल्य इलाके हैं, जो साड़ी बनाने का काम करते हैं, व्यापारी हैं, जिनको दक्षिण भारत से लेकर मुंबई, कोलकाता, सूरत आदि जाना पड़ता है।

Comment [r33]: cd. by o2.h

वहां ट्रेन की कोई सुविधा नहीं थी। मैं रेल मंत्री ममता जी को बधाई देता हूं कि आपने एक ऐतिहासिक काम किया कि जो वादा आपने किया था, मऊ को टर्मिनल देकर वहां के लोगों की दशकों पुरानी मांग को पूरा किया। इससे वहां के बुनकरों और नौजवानों को काफी सुविधा होगी।

सभापति जी, बार-बार इस बात की मांग होती रही है कि पूर्वांचल के बुनकर बाहुल्य क्षेत्र में जो किसान हैं, नौजवान हैं, वे केवल खेती ही नहीं करते, बुनकरी का काम ही नहीं करते, अंग्रेजों के समय देश की आज़ादी के लिए लड़ाई लड़ने का भी उन्होंने काम किया था। यहां से कई लोग कमाने के लिए कोलकाता जाते थे, जिन्हें अंग्रेज खतरनाक कैदी मानकर अंडमान-निकोबार द्वीप समूह में पोर्ट ब्लेयर की सेल्युलर जेल में रखते थे। पहले वहां तक जाने का कोई रास्ता नहीं था। आपको चेन्नई से या कोलकाता से शिप से जाना पड़ता था। मैंने मांग की थी कि आजमगढ़, बनारस, बलिया, देवरिया आदि शहरों के जो लोग पोर्ट ब्लेयर की जेल में सजा काट चुके हैं, वे वहां व्यापार के काम में लगे हुए हैं इसलिए हमारे पूर्वांचल क्षेत्र को कोलकाता से जोड़ने का काम किया जाए। मैं बधाई देना चाहूंगा ममता जी को कि आपने एक ट्रेन दी जो गोंडा से आसनसोल जाएगी। वहां से कोलकाता जाने में दो घंटे लगते हैं इसलिए उस ट्रेन को आसनसोल की जगह सीधे कोलकाता तक कर दिया जाए, जिससे पानी के जहाज से अंडमान-निकोबार द्वीप समूह तक लोग जा सकें।

मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि आपके दिल में जो पीड़ा और ममता है देश के गरीब लोगों के लिए, जो रोजगार की तलाश में बिहार और पूर्वांचल से पलायन करते हैं, उनके बारे में भी अपने रेल बजट भा-ण में जिक्र किया। ये लोग रेल लाइन के किनार रहते हैं, क्योंकि इन्हें और कहीं रहने को जगह नहीं मिलती है। आपने ऐसे 10,000 लोगों को मकान बनाकर देने का जो आश्वासन दिया है, वह प्रशंसनीय है। लेकिन मैं एक बात कहना चाहता हूं कि उसमें उत्तर प्रदेश अछूता है इसलिए मैं चाहूंगा कि इन 10,000 मकानों में गरीब उत्तर प्रदेश का जो हिस्सा आता है, उसे पूरा करने का आप प्रयास करेंगी।

रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी): जो गरीब लोग रेल लाइन के किनारे रहते हैं, उससे हमेशा यह डर बना रहता है कि कहीं एक्सीडेंट न हो जाए, और ऐसा होता भी है। उसके फलस्वरूप रेलगाड़ियां भी बाधित होती हैं और उन गरीबों की जिंदगी भी खतरे में पड़ जाती है। इसलिए हमने डिसाइड किया कि उनसे जगह न लेकर दूसरी जगह उनके लिए मकान बनाएं जाएं और वह जगह क्लियर करा ली जाए। इस काम में राज्य सरकारों और नगर म्यूनिसिपल कार्पोरेशन के साथ मिलकर हम मकान बनाकर देंगे। यह पायलट प्रोजेक्ट शुरू में तीन-चार जगहों पर लिया गया है, बाद में और जगह भी कवर करेंगे।

श्री दारा सिंह चौहान : आपने आश्वासन दिया है, तो मैं समझता हूं कि वह अवश्य पूरा होगा।

सभापति जी, जहां से मैं आता हूं, जैसा कि अभी रेवती रमन जी कह रहे थे कि वहां से दक्षिण भारत के लिए ट्रेंस का अभाव है। हमारे पूर्वांचल से कई बच्चे सॉफ्टवेयर इंजीनियरिंग की पढ़ाई, नौकरी के लिए वहां जाते हैं। मैं चाहता हूं कि आपने गोरखपुर-फैजाबाद होकर जसवंतपुर-बैंगलोर जो ट्रेन दी है, गोरखपुर से प्रतिदिन एक ट्रेन दक्षिण भारत जाए। उस ट्रेन को बलिया, बेलथरा, आजमगढ़, मऊ होकर अयोध्या, फैजाबाद होकर लखनऊ निकाल देंगे तो उससे काफी सुविधा होगी।

बलिया से एक पैसेंजर ट्रेन जाती है, उत्तर प्रदेश एक पिछड़ा हुआ इलाका है, यह ट्रेन साढ़े चार बजे चलकर रात को दस बजे शाहगंज रुकती है और रात भर वहीं खड़ी रहती है। उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ है, वहां हमारे यहां से कई नौजवान परीक्षा देने, पीजीआई में मरीज इलाज कराने आते हैं, लेकिन उनके पास आने का कोई साधन नहीं है। उनके लिए कोई साधन नहीं है। मैं समझता हूं कि रात भर जो ट्रेन खड़ी रहती है अगर उसे लखनऊ तक बढ़ा दिया जाता, तो पूर्वांचल के तमाम लोगों को लखनऊ जाने का साधन हो जाता, यह मेरी मांग है।

Comment [r34]: cd. by p2

सभापति महोदय, जहां से मैं आता हूं एक मेरा मऊ जनपद हैडक्वार्टर है, आपने टर्मिनल देकर वहां के लोगों का बड़ा उपकार किया है, मैं समझता हूं कि उससे काफी सुविधा बढ़ जाएगी। लेकिन वहां से मऊ-आजमगढ़ होते हुए दिल्ली के लिए एक भी सीधी ट्रेन नहीं है। एक ट्रेन लिच्छवी चलती थी जो वाया बनारस होते हुए जाती थी, वह मुजफ्फरपुर से चलती थी, उसे सीतामढ़ी तक बढ़ा दिया गया है, उसे दो बजे आना चाहिए लेकिन वह लेट आती है। इसलिए मेरी मांग है कि मऊ से आजमगढ़ के लिए, एक परमानेंट दिल्ली के लिए, स्पेशल ट्रेन चलायी जाए।...(व्यवधान) इसलिए कि बहुत सारे टिकट वहां के होते हैं।

श्री निशिकांत दुबे (गोड्डा): मऊ को जोन बना दिया जाए।...(व्यवधान)

श्री दारा सिंह चौहान : आपने तो बांट दिया है। बिहार और झारखंड एक था तो आप लोगों ने ही इसे बांटा है। ...(व्यवधान) वहां मऊ-आजमगढ़, जोनपुर और सागर तक के लोगों तक का, सभी लोगों का फायदा होगा। मुम्बई बहुत सारे लोग वहां से जाते हैं लेकिन कोई ट्रेन वहां के लिए नहीं है। बलिया जनपद है। पहले बलिया से एक इंटर सिटी चलती थी, जब छोटी लाइन थी जो मऊ होते हुए सुबह बनारस जाती थी और शाम को वहां से लौटकर बलिया पहुंच जाती थी। मैं समझता हूं कि इसे अगर बहाल कर दिया जाए तो बलिया, मऊ, आजमगढ़ के सारे लोगों का फायदा होगा। ...(व्यवधान) वहां से जो गरीब रथ चलती है, मैं समझता हूं कि अहमदाबाद और रसड़ा में वहां उसे दो मिनट का ठहराव जरूर मिलना चाहिए। ...(व्यवधान) एक दर्जन रेल मंत्री बिहार को मिले हैं। ...(व्यवधान) जो 56 नयी ट्रेनें चली हैं उसमें से 5 उत्तर प्रदेश को

दी गयी हैं। मैं समझता हूं कि बहुत सारे महत्वपूर्ण स्थान हैं जो छूट गये हैं जहां ट्रेन्स को जोड़ने की जरूरत है। आपने जो गौरवभूमि चलाने का काम किया, मैं समझता हूं कि सारनाथ से जब विदेशी आते हैं वह मऊ होकर सीधे कुशीनगर और लुम्बिनी की ओर निकलते हैं तो मऊ को उनसे भी जोड़ने की जरूरत है। यह सही बात है कि आपने पूरे देश में ट्रेन्स को जोड़ने का काम किया है, उसमें एक अकबरपुर स्टेशन है, अम्बेडकर नगर में, वहां डिग्री कॉलिज और हास्पिटल बंद रहते हैं क्योंकि वहां जाने के लिए उन्हें अंडरपास चाहिए। वहां के अंडरपास के लिए हमारी तथा वहां के मंत्री जी की मांग है।...(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी: जितने अंडरपास हैं उन्हें जरूर कर देंगे।

श्री दारा सिंह चौहान: जी, ठीक है। माननीया मंत्री जी, मेरा एक और सुझाव है। मऊ जनपद जो बुनकर बहुल इलाका है और जो मऊ रेलवे का जीरो बी गेट है, उसके पश्चिम में 80-90 प्रतिशत आबादी रहती है और दिन में उस पार जाने के लिए फाटक 48 बार बंद होता है। उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा उसका जाइंट सर्वेक्षण जल्दी हो जाएगा और उस पर फ्लाई ओवर बन जाएगा और मैं समझता हूं कि मऊ के लोगों को उसका फायदा मिलेगा। मैं माननीया रेल मंत्री को बधाई और शुभकामनाएं देना चाहता हूं। लोगों के मन में यह शंका हो गयी है कि दीदी तो पश्चिम बंगाल की मुख्य मंत्री होने जा रही हैं तो उनके कार्यों का क्या होगा? काम समय से पूरा हो पाएगा या नहीं हो पाएगा। लेकिन मुझे और पूरे सदन को भरोसा है कि आप जो कहती हैं वह करती हैं, इसलिए आपने जो कहा है, मुख्यमंत्री होने के बाद भी ये सब काम पूरे होंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ ही मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

***श्री पन्ना लाल पुनिया (बाराबंकी)**

सर्वप्रथम मैं माननीया रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी एवं श्रीमती सोनिया गांधी जी को धन्यवाद देता हूं कि वर्ष 2011-12 के रेल बजट में देवां के रास्ते बाराबंकी-फतेहपुर नई लाइन के सर्वेक्षण के प्रस्ताव को स्वीकार किया है तथा इसके लिए भी बधाई देना चाहता हूं कि रायबरेली कोच फैक्ट्री में अगले तीन माह में उत्पादन प्रारंभ हो जाएगा।

मैं बजट में दिए गए आंकड़ों की बौछार नहीं करना चाहता, मेरे योग्य साथियों के द्वारा बड़े विस्तार से चर्चा की जा चुकी है। बजट पढ़ने के बाद स्प-ट धारणा बनेगी कि ये एक और विकास परक और निरन्तरता का बजट है।

इस बजट में 13 नई पैसेन्जर, 56 नई एक्सप्रेस, रविन्द्रनाथ टैगोर और स्वामी विवेकानंद की 150 वीं जयंती के उपलक्ष पर कविगुरू और विवेक एक्सप्रेस चलाने के साथ नई सब-अर्बन सेवाएं शुरू करने की योजना बनाई गई है। राज्यों की राजधानियों और उनके महत्वपूर्ण शहरों को जोड़ने के लिए राज्य रानी एक्सप्रेस तथा जयपुर-दिल्ली और अहमदाबाद-मुंबई के बीच ऐसी डबलडेकर, मुंबई, चैन्नई, कोलकाता, सिकन्दराबाद ओर दिल्ली में नई सब-अर्बन तथा 8 नई मेमू सेवाओं को प्रारम्भ किया जाएगा। अतिरिक्त गाड़ियों की मांग को ध्यान में रखते हुए माननीया रेल मंत्री जी ने 33 गाड़ियों का चालन क्षेत्र में भी विस्तार करने का फैसला लिया है।

माननीया रेल मंत्री जी ने सुरक्षा व्यवस्था को दुरस्त करने हेतु अखिल भारतीय सुरक्षा हेल्प लाइन बनाने, रेल आधारित उद्योगों के विस्तार के लिए नई योजना बनाने तथा रेलवे द्वारा पर्यावरण संरक्षण हेतु हरित क्रांति की पहल की गई है। इस बजट के

---

* Speech was laid on the Table.

माध्यम से सामाजिक दृ‍ष्टि से रेल पटरियों के किनारे रहने वाले लोगों के लिए सुखी गृह योजना के माध्यम से आश्रय घर बनाने का ऐतिहासिक निर्णय लिया गया है।

इस बजट में यात्रियों की सुविधाओं के विस्तार के संबंध में अनेकों महत्वपूर्ण निर्णय लिए गए हैं, जिनमें प्रमुखतः गर्मियों की भीड़ से निपटने के लिए ट्रेनों की फेरों में 8000 की वृद्धि की गई है। रेल यात्रियों/उपयोगकर्ताओं के लिए सुख-सुविधा का पूर्ण ध्यान रखने का भी निर्णय लिया गया है। इस बजट में विकलांग, प्रेस संवाददाता, कीर्ति और शौर्य चक्र विजेता, अविवाहित मरणोपरांत परमवीर एवं अशोक चक्र वीरता पुरस्कार विजेताओं के माता-पिता एवं वरि‍ष्ठ नागरिकों और महिलाओं को रियायत देने का भी निर्णय लिया गया है।

रेलवे मंत्रालय द्वारा 25 नई रेल परियोजना शुरू करने, 22 नई डीजल इंजन मल्टीपल यूनिय (डेमू) प्रारंभ करने, प्रमुख चुनिंदा रेलवे स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने, माल डिब्बा प्रांगण और समर्पित माल गलियारा बनाने, ठकुराली में 700 मेगावाट का गैस आधारित पावर संयंत्र लगाने, होटल लोड कनवर्टर' वाले प्रथम इंजन का निर्माण करने, 114 रेल परियोजनाआं का सर्वेक्षण करने, 800 किलोमीटर का आमान परिवर्तन करने, 700 किलोमीटर का दोहरीकरण करने, 1075 किलोमीटर नए रेलखंडों का निर्माण करने तथा 1000 किलोमीटर लम्बी रेल लाइनें बिछाकर इतिहास रचने की तैयारी की गई है।

इस बजट में देश में ऐतिहासिक व शैक्षणिक स्थानों को जोड़ते हुए जन्म भमि गौरव ट्रेन चलाने की योजना भी बनाई गई है। कर्मचारी कल्याण एवं प्रशिक्षण एवं भर्ती के लिए भी नई योजनाएं बनाने का निर्णय इस बजट में लिया गया है।

बाराबंकी रेलवे स्टेशन पर कैफियत और गोरखधाम एक्सप्रेस जैसी प्रमुख ट्रेनों के ठहराव

माननीय रेल मंत्री जी आपसे बाराबंकी रेलवे स्टेशन से गुजरने वाली कैफियत और गोरखधाम एक्सप्रेस के ठहराव पर भी कई बार निवेदन किया जा चुका है, पर आज दिनांक तक उक्त ठहराव स्वीकृत नहीं किया गया है, जबकि विभाग के अन्दर इस पर सहमति है कि उक्त दोनों ट्रेनों का ठहराव बाराबंकी जंक्शन पर हो जाए। अतः आपसे निवेदन है कि संबंधित अधिकारियों को आदेश जारी करें।

बाराबंकी-देवां मार्ग पर रेलवे ओवरब्रिज

मैं माननीय रेलमंत्री जी का इस ओर भी ध्यान आकर्नित करना चाहता हूँ कि बाराबंकी से देवा शरीफ की दूरी मात्र 13 कि.मी. है, लेकिन इस मार्ग पर गोरखपुर हावड़ा ट्रंक लाइन तथा लखनऊ-बनारस ट्रंक लाइन बीच में पड़ती है और घंटों रेलवे फाटक बन्द होने के कारण प्रतीक्षा करनी पड़ती है। मैंने माननीय रेलमंत्री जी को इन दोनों लाइनों के ऊपर ओवरब्रिज बनाने का सुझाव दिया गया था, जिसे स्वीकृति तो प्रदान कर दी गई है, लेकिन राज्य सरकार से इस सहमति की प्रतीक्षा की जा रही है कि रेलवे ओवरब्रिज बनने के बाद नीचे के फाटक को बन्द कर दिया जाएगा। मेरा माननीय रेल मंत्रीजी से अनुरोध है कि वे शीघ्र-अतिशीघ्र इस ओवरब्रिज पर कार्य प्रारंभ कराए।

बाराबंकी निवासी 12 लोगों की ऊंचाहार रेलवे क्रोसिंग पर हुई दुर्घटना के मृतक आश्रितों को नौकरी

मैं माननीया रेल मंत्री जी को पुनः बताना चाहूंगा कि दिनांक 25 जनवरी, 2009 को रायबरेली जनपद उत्तर प्रदेश ऊचाहार रेलवे फाटक पर एक ट्रेक्टर ट्रोली से रेल दुर्घटना घटित हुई, जिसमें 12 व्यक्तियों की मौत हुई, जो सभी मेरे लोकसभा क्षेत्र बाराबंकी के निवासी थे। दिनांक 27 जनवरी, 2009 को लालगंज रेलवे कोच फैक्ट्री के शिलान्यास

के अवसर पर तत्कालीन रेल मंत्री जी के अतिरिक्त आदरणीय श्रीमती सोनिया गांधी एवं श्री राहुल गांधी इस आयोजन में उपस्थित थे और इनकी उपस्थिति में तत्कालीन रेलमंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी ने प्रत्येक मृतक परिवार को 1-1 लाख रूपये का चैक दिया तथा यह भी घो-णा की गई कि प्रत्येक परिवार से 1-1 व्यक्ति का चतुर्थ श्रेणी में नौकरी दी जाएगी। स्प-ट घो-णा के बावजूद आजतक किसी भी परिवार को नौकरी उपलब्ध नहीं करवाई गई है। मैंने सदन के माध्यम से यह प्रश्न पूछा था, जिसके जवाब में आपने यह तो स्वीकार किया कि नौकरी देने की घो-णा की गई थी, लेकिन तकनीकी बहाना बनाकर नौकरी देने से मना कर दिया गया। मेरा आपसे विशे-ा अनुरोध है कि मानवीय दृ-टिकोण अपनाते हुए इन संतृप्त परिवार के मृतक आश्रित को चतुर्थ् श्रेणी में नौकरी देने की घो-णा करें। केन्द्र सरकार की सामूहिक जिम्मेदारी है सरकार के एक मंत्री द्वारा कोई घो-णा की जाती है तो उसे पूरा करना सरकार का दायित्व है। मेरा अनुरोध है कि इस मामले में शीघ्रता से दुखी परिवारों को नौकरी देकर उनके आंसू पोछने का काम करेंगे।

<u>बुनकरों को माल लाने-ले जाने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए सभी प्रमुख ट्रेनों का ठहराव समय में वृद्धि</u>

मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान सामान्य बजट की ओर आकर्-ात करते हुए बताना चाहूंगा कि देश में बुनकरों की बदहाल स्थिति को ध्यान में रखते हुए इस व-र् बजट में 3000 करोड़ रू. का प्रावधान कर बुनकरों का ऋण माफ किया गया है। बाराबंकी बुनकर बाहुल्य क्षेत्र है, यहां से देश के विभिन्न हिस्सों में बुनकर कच्चा व पक्का माल लाते-ले जाते हैं, लेकिन बाराबंकी रेलवे स्टेशन पर सभी प्रमुख ट्रेनों का ठहराव केवल 2 मिनट का ही है, जिसके कारण माल लादने व उतारने में काफी परेशानी का सामना

करना पड़ता है। अतः मेरा आपसे अनुरोध है कि बाराबंकी रेलवे स्टेशन से गुजरने वाली सभी प्रमुख ट्रेनों के ठहराव का समय 2 मिनट से बढ़ाकर 5 मिनट करने की कृपा करें।

धार्मिक आस्था से जुड़े अयोध्या-बाराबंकी-कानपुर के मध्य मेमू ट्रेन

मैंने पिछले व-र्ा भी रेल बजट पर चर्चा के दोरान धार्मिक आस्था से जुड़े स्थान अयोध्या-बाराबंकी (देवा शरीफ)-कानपुर के मध्य मेमू ट्रेन संचालन की मांग रखी थी, लेकिन उसे इस बार भी स्वीकृत नहीं किया है। उक्त मार्ग पर उचित सड़क सुविधा नहीं है और यदि इस मार्ग पर मेमू ट्रेन की सुविधा संचालित की जाती है, जो यह निश्चित है कि इससे रेलवे को आय का अच्छा स्रोत प्राप्त होगा। पूर्व में यह सुविधा संचालित थी, लेकिन पिछले कुछ व-र्ाों से इसे बन्द कर दिया गया है।

इटावा में स्वीकृत रेलवे ओवर ब्रिज का जल्द निर्माण

माननीया रेल मंत्री जी उत्तर प्रदेश के इटावा शहर के मध्य स्थित 27 ए रेलवे क्रॉसिंग का बन्द किये जाने व अन्य कोई वैकल्पिक व्यवस्था नहीं करने पर समय समय पर वहां के स्थानीय नागरिकों द्वारा विरोध किया जाता रहा है। विरोध के बावजूद इस क्रॉसिंग को दिनांक 15.06.2010 को बन्द कर दिया गया। रेलवे द्वारा इसके विकल्प के तौर पर एक ओवर ब्रिज स्वीकृत किया गया है, जो कि काफी समय से अपूर्ण है। इस समस्या का निपटारा जल्द से जल्द करने के लिए जिला युवक कांग्रेस कमेटी द्वारा श्री राहुल गांधी के जन्म दिवस दिनांक 19.06.2010 को उनके संज्ञान में लाकर अनवरत क्रमिक धरना दिया गया। इस धरने को समाप्त करने के लिए मैंने धरना स्थल पर जाकर उचित कार्यवाही का आश्वासन दिया और धरने को समाप्त करवाया। अतः मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि उक्त रेलवे ब्रिज के कार्य को जल्द से जल्द पूर्ण करने के आदेश दें।

बाराबंकी रेलवे स्टेशन पर चिकित्सा सुविधा का क्रमोन्नतीकरण

रेलवे बजट के दौरान स्वास्थ्य देखभाल अवसंरचना सुविधाओं के विकास का कार्यक्रम रेलवे की भूमि पर स्थापित करने की घो-णा की थी। उसी क्रम में 50 ओ.पी.डी. तथा डायग्नोस्टिक सेन्टर प्रस्तावित स्थलों में बाराबंकी रेलवे स्टेशन का नाम भी सम्मिलित है। अभी मौके पर इस संबंध में कोई भी कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ है। आपसे अनुरोध है कृपया बाराबंकी रेलवे स्टेशन पर प्रस्तावित कार्य को तीव्रता से प्रारम्भ कर दिया जाए, बल्कि इन सुविधाआं का विस्तार कर ट्रॉमा सेन्टर की स्थापना की जाए। मैं आपको बताना चाहूंगा कि बाराबंकी लखनऊ से मात्र 28 कि.मी. की दूरी पर है। लखनऊ उत्तर रेलवे और पूर्वोत्तर रेलवे का डिवीजन मुख्यालय है। यहां से सबसे निकट बाराबंकी रेलवे स्टेशन है जहां से ही पूर्वोत्तर रेल गोरखपुर लाइने तथा उत्तर रेलवे की वाराणसी लाइने जाती है। लखनऊ जहां पर दोनों रेल डिवीजन मुख्यालय है तथा उत्तर प्रदेश की राजधानी भी होने के कारण चिकित्सा सुविधाओं पर भारी दबाव है, यदि उच्च श्रेणी की चिकित्सा सुविधाएं नजदीक के स्टेशन बाराबंकी में विकसित कर दी जाती है तो लखनऊ पर दबाव तो कम होगा ही साथ ही गोण्डा, बलरामपुर, बहराइच, श्रावस्ति जैसे नजदीकी जनपदों को चिकित्सा सुविधाओं का लाभ मिल सकेगा।

[*]श्री महेश जोशी (जयपुर)

मैं आज मेरे क्षेत्र जयपुर एवं मेरे राज्य राजस्थान की ओर से कांग्रेसनीत यूपीए गठबंधन की सरकार प्रधानमंत्री श्री मनमोहन सिंह यूपीए चेयरपर्सन श्रीमती सोनिया गांधी एवं रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी का आभार व्यक्त करता हूं कि हमारे राज्य में विकास की गति को बनाये रखने हेतु रेल बजट में समुचित स्थान दिया।

कांग्रेस गठबंधन की यूपीए सरकार सदा से ही बिना किसी राजनीतिक भेदभाव के देश के हर भाग को एक दृ-टि से देखती रही है और हमेशा विकास के हर मार्ग को प्रशस्त करने का प्रयास करती रही है।

यों तो अगर कांग्रेस की पूर्ववर्ती सरकारों द्वारा राज्य के रेल विकास के लिए उठाये गये कदमों की समीक्ष करें तो पूर्व रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ ने राज्य में फैले रेल मार्गों के आमान परिवर्तन, मीटरगेज से ब्रोडगेज में बदलने की घो-णा कर राज्य को मुख्यधारा में लाने की पहल की थी। किन्तु एनडीए सरकार की उपेक्षा के चलते सभी विकास के कार्य नहीं हो पाये थे।

किसी भी राज्य का विकास उसके भीतर संचार साधनों की गुणवत्ता एवं मजबूती पर निर्भर करता है। भारतीय रेल उस संचार की महत्वपूर्ण कड़ी है क्योंकि किसी भी राज्य को मुख्यधारा में जुड़ने के लिए अन्य राज्यों से व्यापार संवर्धन के लिए तथा आपसी सांस्कृतिक जुड़ाव के लिए रेल संचालन प्रणाली का बहुत ही महत्व रहा है।

हमारे राज्य में मीटर गेज की लाइनों की वजह से संसाधन बहुत ही सीमित थे किन्तु यूपीए सरकारों ने कांग्रेस की पूर्ववर्ती सरकारों के प्रावधानों को त्वरित करवाकर राज्य को अन्य विकसित क्षेत्रों से जोड़ दिया।

---

[*] Speech was laid on the Table.

क्षेत्रफल की दृ‍ष्टि से राजस्थान राज्य देश का सबसे बड़ा राज्य है। अब सुदूर रेगिस्तान में स्थित जैसलमेर एवं बाड़मेर भी केरल, असम, मुम्बई, हैदराबाद, दिल्ली आदि से जुड़ चुके हैं तथा इन दूरस्थ क्षेत्रों में विकास के ग्राफ को स्प-ट रूप से देखा जा सकता है। यदि रेल विकास की दृ‍ष्टि से हम भाजपा गठबंधन एनडीए सरकार के प्रयासों एवं उनके द्वारा राजस्थान के लिए किये गये प्रावधानों पर नजर डालें तो हम सदा ही राज्य को पिछड़ी श्रेणी में पाते हैं यों भी एनडीए सरकार के रेल बजट एवं तत्कालीक समीक्षाओं पर दृ‍ष्टिपात करें तो रेलवे सदा ही एक घाटे का सौदा दिखाई देता महसूस होता है जबकि पूर्व में कांग्रेस सरकार के वक्त जब श्री जाफर शरीफ रेल मंत्री थे, पहली बार रेलवे द्वारा फण्ड जुटाने के लिए अपने संसाधन शुरू किये गये। अब हमारी यूपीए सरकार ने भी रेलवे संसाधन से ही धन जुटाकर सभी तरफ यूनीगेज करने की दृ‍ष्टि से महत्वपूर्ण कदम उठाया है।

किन्तु भाजपानीत एनडीए सरकार ने जब जब रेल बजट पेश किया तब तब तत्कालीन सरकार अपने ही निर्धारित लक्ष्यों को पूरा नहीं कर पायी चाहे वह मालभाड़े से आय का मामला हो या यात्रियों से होने वाली आय का, बल्कि उन्हें अपनी ही बजट का पुनरीक्षण करना पड़ा एवं 1100-1200 करोड़ तक की कटौती करनी पड़ी। यही नहीं, एनडीए सरकार के रेल मंत्री द्वारा विभिन्न श्रेणियों की गाड़ियों विभिन्न श्रेणियों की यात्रा टिकटों में एक रूपये से लेकर 540 रूपये तक की किराया वृद्धि की। कम्प्यूटर से टिकट पर 20 रूपये तक का सरचार्ज प्रति यात्री लगाया। सुपरफास्ट ट्रेनों में सरचार्ज 10 से 50 रूपये तक लगाया गया। एनडीए सरकार ने अपने संपूर्ण कार्यकाल में कभी भी अपने सम्पूर्ण लक्ष्यों को हासिल नहीं किया। यहीं नहीं इसके लिए गंभीर प्रयास तक भी नहीं किये गये।

जहां तक हमारे राजस्थान राज्य का सवाल है, एनडीए शासन के दौरान राज्य को कोई खास मात्रा में नई रेलगाड़ियां नहीं मिली न ही बहुत अधिक सर्वे कार्य परिलक्षित किये गये। गाड़ियों की आवृत्ति भी नगण्य रूप से संबंधित की गई। गेज परिवर्तन में राज्य से निकलने वाले रूटों को भी कोई खास स्थान नहीं मिला। पर्यटन की दृ-टि से विश्व पटल पर स्वर्णिम त्रिभुत के प्रमुख हिस्से पर ध्यान नहीं दिया गया।

जबकि आज हालात, कुछ भिन्न है। हमारे पिछड़े हुए राजस्थान के लोग रेलगाड़ी को समझने लगे हैं। सुदूर रेगिस्तानी गांवों एवं ढाणियों के लोग अब महानगरों में जाकर अपना रोजगार तलाशने लगे हैं यहां तक कि बालीवुड में भी कुछ लोग स्वयं को सथपित करने में सफल हुए हैं।

कांग्रेस की यूपीए सरकार के प्रथम काल में रेलवे के ढांचे में आमूल-चूल परिवर्तन किये गये। पूर्व के सभी पुलों के पुनः निर्माण एवं दुरूस्तीकरण पर ध्यान दिया गया। बहुत से रेलवे ट्रैकों की लोडिंग कैपेसिटी बढ़ाने के प्रयास किये गये। रेलवे के सुगम संचालन के लिए उठाए गए कदमों में रेल स्ट्रेटेजिक मैनेजमेन्ट इंस्टीट्यूट की स्थापना की गई। रेल मंत्री ने कांग्रेसनीत यूपीए सरकार की दूरदर्शिता का परिचय देते हुए सूचना प्रौद्योगिकी को सुदृढ़ किया जिसका नतीजा है कि आज घर के द्वार पर आरक्षित टिकट मिलना संभव हो सकता है। यूपीए सरकार में पहले भी ओर अब भी रेलमंत्रियों द्वारा उपलब्ध संसाधनों के उपयोग की सीमा को बढ़ाया गया तथा यात्री किराये में लगातार कमी करते हुए आम आदमी को वातानुकूलित यात्रा सुविधा मुहैया करवाई। जबकि संसाधन, उपकरण एवं कार्मिक मशीनरी वही थी।

यूपीए सरकार की मानवीय संवेदनाओं को ध्यान में रखते हुए वृद्धों, सैनिकों की विधवाओं, कुलियों सभी का विशे-न ध्यान रखा गया यहां तक कि विद्यार्थियों का भी ध्यान रखा गया। माल वाहन के लक्ष्यों को न केवल पूर्ण किया गया वरन आवरसोट

किया गया जो कि भारतीय रेल के इतिहास में सदा के लिए दर्ज हो गया। एससी/एसटी का बैकलॉग को पूरा करना भी अपना आप में बहुत बड़ी घो-णा है जिसके लिये सरकार एवं रेल मंत्री माननीया ममता बनर्जी बधाई की पात्र है।

कांग्रेस गठबंधन की दोनों सरकारों में अभी तक राजस्थान को लगभग 38 नई ट्रेनें मिलीं। 12 गाड़ियों को विस्तारित किया गया। 4 ट्रैक डबल किये गये, 2 गरीबरथ जयपुर को मिले। भारत तीर्थ विशे-ा ट्रेन के 5 शिरूमूल में राजस्थान को शामिल किया गया। राजस्थान के कुछ प्रमुख स्टेशनों को विश्वस्तरीय स्टेशनों में शामिल किया गया है एवं कुछ स्टेशनों में नई सुविधायें दिये जाने के प्रयास किये जा रहे हैं।

हालांकि राज्य के रेल विकास के लिये आपने अपने इस बजट में काफी कुछ दिया है फिर भी राजस्थान के लिए अभी काफी कुछ किया जाना बाकी है। मैं आपसे यह भी आग्रह करना चाहता हूं कि आपने अपने पिछले रेल बजटों में जयपुर सहित राजस्थान के लिए काफी घो-णाएं की थी जिसमें से कुछ पूरी हुई है और कुछ पूरा होना बाकी है जैसे जयपुर सवाई माधोपुर रेल मार्ग का विद्युतीकरण, जयपुर जंक्शन को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाना आदि। मैं कहना चाहता हूँ कि सभी बाकी बची घो-णाओं को भी यथा शीघ्र पूरा किया जाना चाहिये। साथ ही मैं कुछ और बिन्दुओं की ओर भी आपका ध्यान आकर्-ात करना चाहता हूँ।

जयपुर के जगतपुरा, गांधी नगर, दुर्गापुरा स्टेशनों को उपनगरीय रेलवे स्टेशनों के रूप में विकसित करना और यहां ट्रेनों का ठहराव करना।

अहमदाबाद-हरिद्वार मेल जयपुर के लोगों के अनुसार एक अच्छी ट्रेन है लेकिन इसमें जयपुर का कोटा काफी कम है अतः इस मार्ग पर एक और ट्रेन की आवश्यकता है जो जयपुर से हरिद्वार - देहरादून एवं वापिसी के लिए होना नितान्त आवश्यक है जो जयपुर निवासियों की धार्मिक व अन्य आवश्यक भावनाओं को पूरा कर सके।

इसी प्रकार जयपुर के यात्रियों के लिए वै-णों देवी जाने के लिए भी एक और ट्रेन की आवश्यकता है। वर्तमान में जो एक मात्र ट्रेन अजमेर-जयपुर-दिल्ली-जम्मूतवी चल रही है उसमें सेना के जवानों का भी बहुत अधिक दबाव रहता है अतः एक और ट्रेन इस मार्ग पर चलायी जानी चाहिए चाहे शुरू वह सप्ताह में तीन दिन ही चलें।

जयपुर एवं आसपास के दैनिक यात्रियों के लिए एक डीजल मल्टीपल यूनिट ट्रेन (लोकल पैसेन्जर जैसी) बांदीकुई-जयपुर-अजमेर के बीच चलाई जानी चाहिए उसकी उपयोगिता पर किसी को भी शक नहीं होना चाहिए।

जयपुर एवं बंगाल विशे-कर कोलकाता के बीच जो एक संबंध है उसे देखते हुए एक ट्रेन जयपुर हावड़ा के बीच चलाई जानी चाहिए। इससे जयपुर में रहने वाले हजारों बंगाली परिवारों को सुविधा मिल सकेगी।

देश के दक्षिणी भाग में भी बड़ी संख्या में राजस्थानी रहते हैं और बड़ी संख्या में दक्षिण भारत के लोग जयपुर में रहते हैं। इन लोगों के लिए जयपुर से एर्नाकुलम, चेन्नई एवं बंगलोर के लिए अलग-अलग ट्रेन चलाई जानी चाहिये।

राज्य के अनेक हिस्से जैसे पाली आदि को रेल बजट में समुचित स्थान दिया जाना चाहिए। ऐसे सभी हिस्सों को कुछ न कुछ मिलना चाहिए।

मैं यह नहीं कहता कि ये सभी मांगें एक साथ पूरी हों तो लेकिन इन पर विचार कर इन्हें यथाशीघ्र पूरा करने का आपका मन एवं कार्य योजना बननी चाहिये।

बड़ी खुशी की बात है कि राजस्थानी के मुख्यमंत्री श्री अशोक गहलोत ने अथक प्रयासों से श्री राहुल गांधी की सोच के अनुसार जयपुर को विश्वस्तरीय बनाने के लिए जयपुर को मैट्रो ट्रेन से नवाजे जाने के प्रयास का शुभारम्भ करते हुए मैट्रो के शिलान्यास भी करा लिया एवं उसे पूरा करने की और सरकार त्वरित गति से कार्य शुरू कर चुकी है। इसी के साथ और आगे बढ़ते हुए राज्य सरकार की इच्छा है कि बांसवाडा

के दुर्गम इलाके तक रेल लाइन बिछाई जाए जिसके लिए राज्य सरकार लागत का आधा पैसा अपने अंश के रूप में देने को तैयार है।

मैं अन्त में यही कहना चाहूंगा कि हमारा राज्य देश के इकानॉमी में, प्राकृतिक संपदा एवं पर्यटन की दृ‍ष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है। हमारे राज्य के निवासी ईमानदार एवं कर्मठ है। अतः उन्हें इस प्रकार मूलभूत एवं स्तरीय सुविधाओं से नवाजा जाता रहा तो देश की आर्थिक प्रगति में सदैव डोमिनेट करेंगे।

*श्री महाबल मिश्रा (पश्चिम दिल्ली)

मैं माननीय कुमारी ममता बनर्जी ने जो व-र्ा 2011-12 का रेलवे बजट प्रस्तुत किया है मैं उसका स्वागत करता हूं। उन्होंने बहुत ही महत्वपूर्ण और लोकप्रिय बजट जनता की अपेक्षाओ को पूरा करन के लिए पेश किया। मैं समझता हूं कि पूरा सदन इससे सहमत होगा और उनके इस बजट के लिए उनकी प्रशंसा करेगा।

मैं आदरणीय श्रीमती सोनिया गांधी जी, जो यूपीए की चेयरपर्सन है उनका भी धन्यवाद करता हूं कि उन्होंने पांच राज्यों के विधान सभा चुनाव के दौरान यह लोकप्रिय बजट प्रस्तुत किया है।

मैं यहां अपने कुछ महत्वपूर्ण सुझाव आदरणीय मंत्री जी के सम्मूख प्रस्तुत करना चाहता हूं।

आनन्द विहार रेलवे स्टेशन से बिहार और पूर्वी उत्तरप्रदेश के लिए बहुत सारी ट्रेनें उपलब्ध करायी गयी हैं जो कि एक स्वागतयोग्य कदम है। परंतु मैं एक नम्र निवेदन आदरणीय मंत्री जी से करना चाहता हूं कि दिल्ली कैंट और सराय रोहिल्ला में भी बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश के बहुत सारे लोग निवास करते हैं। अगर उन्हें आनन्द विहार से ट्रेन लेनी पड़े तो उन्हें बहुत सारी असुविधाओं का सामना करना पड़ेगा क्योंकि उनके पास धन का अभाव है। मैं चाहता हूं कि ये ट्रेनें आनन्द विहार रेलवे स्टेशन की बजाय दिल्ली कैंट और सराय रोहिल्ला रेलवे स्टेशन से चलायी जायें, जिससे वहां रहने वाली गरीब जनता जो विशे-ाकर बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश से संबंधित है, उन्हें काफी सहूलियत होगी।

मेरी मांग है कि दिल्ली कैंट में जहां छावनी है वहां से मध्यम वर्ग, किसान और उच्च वर्ग के लोगों को देश के विभिन्न भागों में जाना पड़ता है, इसलिए दिल्ली कैंट

* Speech was laid on the Table.

को रा-ट्रीय स्तर का स्टेशन बनाया जाये और वहां से देश के विभिन्न इलाकों के लिए गाड़ी चलाने का प्रावधान किया जाये।

दिल्ली से जो गाड़ी दरभंगा में टर्मिनेट होती है उसे जय नगर तक बढ़ाया जाये क्योंकि वह सीता जी का जन्म स्थान है और बहुत प्राचीन और लोकप्रिय स्थल है और इसका अपना आध्यात्मिक महत्व है। इसलिए मेरी मंत्री जी से प्रार्थना है कि इस ट्रेन को जयनगर तक बढ़ाया जाये।

अंत में मैं माननीया मंत्री जी के बजट का भरपूर समर्थन करता हूं ।

15.00 hrs.

श्री दिनेश चन्द्र यादव (खगड़िया): महोदय, मैं रेल बजट व-र्ा 2011-12 पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं बिहार से सांसद हूं। जब रेल बजट मंत्री जी रख रही थीं, तब बंगाल में चुनाव की दस्तक थी। आज चुनाव की घो-णा हो चुकी है। हम अपनी पीड़ा और भावना आपके माध्यम से रेल मंत्री जी के सामने रखना चाहते हैं। माननीय रेल मंत्री जी के भा-ण के अंतिम खंड के सैकेंड लास्ट पैरे में कहा है कि मैंने पहले ही रोड मैप की रूप रेख तैयार कर ली है, जिसे रेलवे भवि-य में अपनाएगी। मेरी सोच हमेशा आम आदमी के साथ है। महोदय, आम आदमी की चर्चा पिछले साल बजट पर वित्त मंत्री जी ने अपने भा-ण में की थी, बाद में कुछ दिनों तक उसकी चर्चा चली। इस बार समझ नहीं आया, जब रेल बजट देखने और सुनने का मौका मिला, पता नहीं चला कि आम लोगों की क्या परिभा-ा है। हिंदुस्तान में विविधता में एकता है, कई भा-ाएं बोलने वाले लोग यहां रहते हैं और कई धर्म के लोग भी यहां रहते हैं। यहां मलयालम भी बोली जाती है, तेलगु भी बोली जाती है, तमिल, कन्नड़, बंगाली, भौजपुरी, मगही, मैथिली, अंगिका, पंजाबी आदि भा-ाएं बोली जाती हैं, लेकिन रेल बजट को देखने से लगा कि आम आदमी की परिभा-ा में यह नहीं आता कि जो मैथिली भा-ा बोलने वाला इलाका है, जो अंगिका भा-ा बोलने वाला इलाका है, जो भोजपुरी बोलने वाला इलाका है, जो मगही बोलने वाला इलाका है, वह आम आदमी के श्रेणी में नहीं आता, बल्कि रेल बजट का सार है कि जो बंगाली जानता है, वही आम आदमी है। हम किसी प्रकार का आरोप नहीं लगाना चाहते हैं। हम यह बात इसलिए कहना चाहते हैं क्योंकि रेल बजट को देख कर आश्चर्य होता है। हम इस प्रकार की बात नहीं करना चाहते हैं, जिससे माननीय रेल मंत्री जी की भावना आहत हो। आप देख सकते हैं कि बंगाल में कितनी परियोजनाएं ली गईं, बंगाल में कितनी रेलगाड़ियां चलाई गईं और बंगाल में क्या-क्या नहीं लिया गया। हम न तो मंत्री जी के विरोधी हैं और न ही बंगाल के विरोधी हैं, लेकिन हम चाहते हैं कि हम जहां के रहने वाले हैं, उस इलाके का भी विकास हो, उस राज्य का भी विकास हो तथा देश के अन्य हिस्सों का भी विकास हो। हमारा राज्य भी देश का हिस्सा है। हम कोई भीख नहीं मांग रहे हैं। इस बजट में नई रेल लाइनों को ही लीजिए, पूर्व रेलवे एवं दक्षिण-पूर्व रेलवे का अधिकतर हिस्सा बंगाल का पड़ता है। पूर्व-मध्य रेलवे के हिस्से में एक राज्य नहीं बल्कि बिहार और झारखंड तथा मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश का हिस्सा है, लेकिन नई रेल निर्माण दोनों जोन में जो बंगाल के हिस्से में पड़ता है, 1604 करोड़ रुपयों का प्रावधान किया गया। पूर्व-मध्य रेलवे में दो राज्यों के अलावा जो अन्य राज्य का क्षेत्र है उस क्षेत्र में मात्र 437 करोड़ रुपया नई रेल लाइन बनाने के लिए प्रावधान किया गया है। दोहरी लाइन बिछाने की जहां तक बात है, पूर्व रेलवे एवं दक्षिण पूर्व रेलवे में 2235 करोड़ रुपया दिया गया, वहीं पूर्व-मध्य रेलवे में जिसमें झारखंड, बिहार का हिस्सा पड़ता है, उसके लिए मात्र 233 करोड़ रुपया दिया गया। रेल पथ नवीकरण में

बंगाल 745 करोड़ रुपया और पूर्व-मध्य रेलवे में 270 करोड़ रुपया मात्र दिया गया। हम बजट में यह भी देखते हैं कि पूर्व-मध्य रेलवे में जो भी राशि दी जाती है, उस राशि का कहां उपयोग होता है, यह समझ में नहीं आता है।

Comment [I35]: cd.

पिंक बुक में देखिएगा, उसमें राशि मार्क की हुई है लेकिन अगले साल आप देखिएगा तो पाएंगे कि बिहार का काम ज्यों का त्यों पड़ा हुआ है। रेल बजट प्रस्तुति के दिन कुछ बात हुई थी। बिहार के सांसदों ने अपनी भावना का इज़हार संसद में किया था तब माननीय रेल मंत्री जी कह रहीं थीं कि लालूजी, आप बता दीजिए कि अपने यहां आपने क्या काम किया। काश, इस तरह से बिहार के जो मंत्री हुए, चाहे माननीय राम विलास पासवान जी हों या वर्तमान में बिहार के माननीय मुख्य मंत्री नीतीश कुमार जी हों, चाहे माननीय लालू प्रसाद यादव जी हों, जिस तरह का इस बार रेल बजट आया, उन्होंने एक चौथाई भी बिहार के लिए किया होता तो बिहार के लोग शुक्रगुजार होते। बिहार की बदनामी बहुत हुई लेकिन बिहार में उस तरह से काम नहीं किया गया। आप देखेंगे कि इस बजट में जो काम करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है, नई रेल लाइन 2011-2012 में 1075 कि.मी. अर्थात् 49 रेल लाइन जो बिछाई जाएगी, उसमें दर्जनों रेल लाइनें बंगाल की हैं और बिहार की कोई रेल लाइन नहीं है। लेकिन उसमें दिखाया गया है एक कोसी ब्रिज है । वहां रेल लाइन नहीं है। बिहार बिल्कुल अछूता रहा है।

आमान-परिवर्तन जो इस वर्ष 2011-12 में होने हैं, 1017 कि.मी. जो 20 रेल लाइन खंड हैं, उसमें से छोटा-छोटा रेल खंड बिहार का एक-एक स्टेशन का रखा गया है। अर्थात् नाम के लिए बिहार को रखा गया है और देने की जो इच्छा मन में होनी चाहिए, वह बिल्कुल नहीं है। बिहार की मधेपुरा से मुरलीगंज है, हमें लगता है कि यदि ऐसी ही व्यवस्था रहेगी तो वह काम कभी नहीं होगा।

दोहरीकरण के जो काम इस वर्ष 2011-12 में होने हैं, 866 कि.मी. में 35 रेल खंड के होने हैं, हमें बताने में दुख हो रहा है कि उसमें से 8 बंगाल के हैं, बिहार से एक भी नहीं है। 190 रेल लाइन का सर्वेक्षण पूरा किया गया है जिसमें इन्होंने घो-णा की थी कि प्रधान मंत्री रेल विकास योजना से हम इसे कराएंगे । सभापति जी, आपको जानकर आश्चर्य होगा कि बंगाल की 26 रेल लाइन इसमें हैं लेकिन बिहार में एक भी नहीं दी गई है। जो नया प्रस्ताव आया है कि इस वर्ष 2011-12 में 25 नई रेल लाइनें बनाने का उसमें बिहार से एक भी नहीं है। आमान परिवर्तन के लिए इन्होंने कहा है कि 6 आमान परिवर्तन करेंगे। उसमें से बिहार ज़ीरो पर है, एक भी नहीं है। दोहरीकरण जो 2011-12 में 28 रेलखंड का होगा, उसमें से मात्र भागलपुर से पितपैंती है तो एक छोटा गैप में उसका दोहरीकरण लिया गया। नई रेल लाइन का इन्होंने 107 रेल खंड का सर्वेक्षण कराया और उसमें बिहार से एक रेल खंड की चर्चा है जो कोसी इलाके से है और वह सिमरी बख्तियारपुर से बिहारीगंज का है। इस रेल लाइन का सर्वेक्षण तत्कालीन रेल मंत्री स्वर्गीय

ललित नारायण मिश्रा जी थे, उन्होंने कराया था। उसके बाद बिहार से तीन रेल मंत्री हुए थे, उन्होंने भी इसका सर्वेक्षण कराया था। इसलिए हमारी वेदना आप स्वयं समझ सकते हैं कि रेल में हमें क्या मिला। सिर्फ सर्वेक्षण हो रहा है, निर्माण नहीं ।

आमान परिवर्तन के लिए भी इन्होंने सर्वेक्षण कराने की घो-णा की। उसमें भी बिहार के लिए एक भी नहीं है। दोहरीकरण के लिए भी इन्होंने कुछ सर्वेक्षण का लक्ष्य निर्धारित किया। उसमें से बिहार के लिए एक भी नहीं है। सभापति जी, यह बात हम आपके माध्यम से कहना चाहते हैं कि इन्होंने क्या दुर्गति कराई बिहार की । जो बड़े मेगा प्रोजेक्ट हैं, जिसके लिए बार बार ये कहती हैं कि लालू जी ने करा दिया, नीतीश जी ने करा दिया। आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि जो मेगा प्रोजेक्ट मधेपुरा-ग्रीनफील्ड विद्युत रेल इंजन कारखाना था, जिसके लिए जमीन का अधिग्रहण हो गया, जो खेती की कीमती जमीन थी, किसानों ने अपने सीने पर पत्थर रखकर जमीन दी है, 1960 करोड़ रुपये की लागत से यह परियोजना पूरी होनी है लेकिन इन्होंने क्या किया । इसे पीपीपी मोर्ड में रखने का काम किया। जो 1960 करोड़ रुपया खर्च होता, इस पर मात्र 171 करोड़ रुपया खर्चा दिखाया गया है लेकिन वहां कोई काम नहीं दिखता। इस बार उसमें 53 करोड़ दिया गया है । मुंगेर में गंगा नदी पर रेल सह पुल जिसकी लागत 1089 करोड़ रुपये थी, उसमें इन्होने मात्र 457 करोड़ रुपया खर्च किया है और बताया कि हम 31-03-2012 तक इसे पूरा कर लेंगे। इस वर्ष उन्होंने मात्र 57 करोड़ दिया और काम पूरा होने के लिए 565 करोड़ रुपये चाहिए। तो ये 31.03.2012 तक कैसे पूरा कर लेंगे । यही स्थिति कोसी रेल महासेतु की है । उसके निर्माण पर 341 करोड़ खर्च होना है । इस बार इन्होंने 20 करोड़ रूपये दिया है । अभी भी परियोजना पूरी होने के लिए 88 करोड़ चाहिए । जब पूरी राशि नहीं दी जाएगी ।

Comment [a36]: Cd by s2

ये कहते हैं कि 31.03.2012 तक पूरा कर लेंगे। इसे कैसे पूरा कर लेंगे? पटना से हाजीपुर गंगा नदी पर सड़क रेल पुल की लागत 1389 करोड़ रुपए है और कहा जा रहा है कि 31.03.2012 तक इसे पूरा कर लेंगे। इस वर्ष मात्र 50 करोड़ रुपए दिए गए हैं और अभी भी 602 करोड़ लगने हैं। इसके लिए राशि तो दी नहीं तो फिर यह पूरा किस तरह से हो सकता है? मढोरा के डीजल इंजन कारखाने के लिए भी साजिश की गई, इसे भ्झी पीपीपी मोड में रखा गया, इसकी लागत 2719 करोड़ है और अभी भी 2575 कराड़ रुपए देना है लेकिन वह नहीं मिल पा रहा है। मेरे संसदीय क्षेत्र खगरिया में एक छोटा सा सीमेंट कंक्रीट स्लीपर कारखाना बनना था, इसकी लागत मात्र 8 करोड़ 24 लाख रुप्ए थी इन्होंने पिछले बजट में 10 लाख रुपया दिया गया और इस बार 61 लाख रुपया दिया गया है। इस तरह से यह योजना कितने वर्ष तक चलेगी? इसी से इनकी मंशा समझ में आती है। खगड़िया में आरओबी के लिए इन्होंने 3 करोड़ रूपया दिया इसके लिए धन्यवाद 1

महोदय, मैं आपके माध्यम से यह जानकारी देना चाहता हूं कि उत्तर बिहार में सकरी से हसनपुर नई रेल लाइन का निर्माण होना था जिसकी लागत 175 करोड़ थी। इस पर 151 करोड़ खर्च हो गई । इस बार राशि 21 करोड़ रूपये दिए गए लेकिन सरजमीं पर हसनपुर से कुथेस्थान में काम दिखता ही नहीं है। पता नहीं इस राशि का जो सिर्फ बजट में दिया गया उसका कहां उपयोग हुआ? खगड़िया से कुशेसर रेल लाइन की स्वीकृति व-र्न 1996 में हुई थी और इस पर 162 करोड़ रुपए खर्च होने थे लेकिन राशि नहीं मिल पा रही है। उस पर 86 करोड़ रुपए खर्च हो गए और यह मात्र 44 किलोमीटर का रेल खंड है। इस बार मात्र 13 करोड़ रुपए दिया गया । इस कारण इसका कार्य पूरा नहीं हो रहा है। बजट में देखें मानसी-सहरसा-मानसी से मधेपुरा-पुर्णिया आमान परिवर्तन की 427 करोड़ रुपए लागत की परियोजना है, दिखाया गया कि 362 करोड़ रुपए की राशि खर्च हो गई। यह माननीय शरद यादव जी का क्षेत्र है और सरजमीं पर काम बिल्कुल दिखता ही नहीं है। इस बार भी 50 करोड़ का प्रावधान किया है ।

MR. CHAIRMAN : Please conclude now. Out of 18 minutes allotted to your party, you have already taken 12 minutes. So, other Members of your party will not get time.

श्री दिनेश चन्द्र यादव : सहरसा में राशि रहते वाशिंग पिल की स्थापना नहीं हो रही है, सकड़ी-लोकहा बाजार, निर्मलीय और सहरसा-फारबिसगंज परियोजना की लागत 355 करोड़ रुपए है, यह रक्षा मंत्रालय की डिपोजिट स्कीम है, इस पर रक्षा मंत्रालय ने पूरी राशि दे दी है लेकिन राशि कहां चली गई उसका कोई पता नहीं है। कलकत्ता से सबअर्बन 50 गाड़ियां चलेंगी और व्यवस्त आवर में तीन और गाड़ी चलेंगी। नौ दुरंतो गाड़ी चलाई गई जिनमें फिर दो गाड़ी बंगाल से चलेंगी, एक गाड़ी बिहार से जरूर दी गई लेकिन वह भी पटना से, शालीमार (बंगाल) तक जाएगी। दुरंतो सेवा में वृद्धि हुई और पांच में से तीन गाड़ियां बंगाल की हैं और विवेक एक्सप्रेस बिहार को नसीब नहीं हुई, कवि गुरु एक्सप्रेस बिहार को नसीब नहीं हुई एक राजरानी एक्सप्रेस सहरसा से पटना तक चलेगी। हम आग्रह करते हैं कि यह गाड़ी रात में चलनी चाहिए क्योंकि इस इलाके में बड़े सैलाब के कारण नेशनल हाईवे का उपरी पुल डिस्टर्ब हो गया है। उधर से और गाड़ी चलनी चाहिए । जनभूमि गौरव चार गाड़ियां चली, वहां के बिहार के मुख्यमंत्री जी ने भी मांग की थी कि एक गाड़ी पटना से आरा, सासाराम और गया तक टूरिस्ट प्लेस तक चलाई जाए, आरा वीर कुमर सिंह और सासाराम केस्थाहसूरी की कर्मभूमि है। वह भी नहीं चलाई गई। गाड़ी संख्या 364 डाउन समस्तीपुर खगड़िया पैसेंजर का विस्तार, सहरसा मधेपुरा तक किया जाए। बीकानेर गुवाहाटी, दिल्ली-गुवाहाटी संपर्क क्रांति, गरीब नवाज एक्सप्रेस का ठहराव खगड़ियां जंक्शन पर किया जाए। मानसी जंक्शन पर सीमांचल एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। हसनपुर रोड पर न्यू जलपाईगुड़ी सुपरफास्ट एक्सप्रेस का ठहराव किया

जाए। खगड़िया समस्तीपुर के बीच रात में गाड़ी चलाई जाए। कोशी एक्सप्रेस में अतिरिक्त एक एसी चेयर कार दी जाए। वैशाली एक्सप्रेस का विस्तार बरौनी से सहरसा तक किया जाए। पुरवीया एक्सप्रेस दिल्ली-सहरसा को सप्ताह में एक दिन के बदले तीन दिन चलाया जाए।

Comment [r37]: Cd by t2

मध्य रेलवे के सिमरी-बख्तियारपुर सोनवर्ना कचेहरी के बीच एनएच 107 पर अवस्थित रेलवे ढाला संख्या 17 सी. और खगड़िया-उमेशनगर के बीच खगड़िया जं. से पश्चिम ढाला संख्या 24 बी. पर आरओबी बनाने के लिए राज्य सरकार ने प्रस्ताव भेजा है, उस पर आरओबी का निर्माण कराया जाए।

* **श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद):** मैं, अपने संसदीय क्षेत्र औरंगाबाद (बिहार) में लम्बे समय से लिंबत रेलवे की निम्नलिखित परियोजनाओं को अविलम्ब पूरा कराए जाने का आग्रह करना चाहूंगा-

1. पूर्व मध्य रेलवे के बिहटा से औरंगाबाद रेल लाइन, जिसके सर्वे का कार्य पूरा हो चुका है तथा भू-अर्जन का कार्य भी किया जा चुका है। इस रेल खंड के निर्माण का कार्य शीघ्र पूरा कराया जाए।
2. एनएच-98- ग्रैंड कॉड लाइन पर मुगलसराय मंडल अन्तर्गत अनुग्रह नारायण रोड और फेशर स्टेशन के बीच क्रॉसिंग पर ऊपरी पुल का निर्माण कराया जाए।
3. डेहरी और गया में मुगलसराय मंडल अंतर्गत गुमटी न0. 2 पर व-र्ों से निर्माणाधीन आरओबी को शीघ्र पूरा कराया जाए।
4. सोन नदी पर पिछले आठ व-र्ों से निर्माणाधीन मेगा ब्रिज का कार्य शीघ्र पूरा कराया जाए।
5. पिछले बजट में घोि-त हर एक सांसद की अनुशंसा पर उनके निर्वाचन क्षेत्र में एक पीआरएस सिस्टम खोलने की घो-णा पर मेरे द्वारा अनुशंसित स्थान, अनुमंडल मुख्यालय टेकारी, जिला गया संसदीय क्षेत्र औरंगाबाद में अभी तक नहीं खोला गया, जिससे जनता में आक्रोश और सांसद के प्रति अविश्वास का वातावरण बन रहा है। मेरी सरकार से मांग है कि टेकारी में शीघ्र पीआरएस सिस्टम स्थापित कराया जाए।
6. महाबोध एक्सप्रेस (नई दिल्ली-गया) में विदेशी पर्यटकों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए प्रथम श्रेणी का वातानुकूलित डिब्बा जोड़ा जाए।

* Speech was laid on the Table.

7. औरंगाबाद जिला मुख्यालय के महत्वपूर्ण स्टेशन अनुग्रह नारायण रोड पर हावड़ा राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए।
8. रफीगंज स्टेशन पर रैक प्वाइंट का निर्माण शीघ्र कराया जाए।

*श्री विक्रमभाई अर्जनभाई मादम (जामनगर): मैं माननीय रेल मंत्री जी को हार्दिक बधाई देना चाहता हूं क्योंकि उन्होंने व-र्ा 2011-12 का आम आदमी रेल बजट पेश किया इस बजट में उन्होंने पिछले दो व-र्ाों की तरह इस बार किसी भी श्रेणी का किराया नहीं बढ़ाया है जो कि आम जनता के हित में है।

इस बजट में माननीय मंत्री जी गुजरात राज्य के लिए भी काफी प्रस्ताव लाए हैं इसके लिए मैं आपका धन्यवाद देता हूं।

मैं माननीय मंत्री जी के समक्ष अपने निर्वाचन क्षेत्र की रेलवे से संबंधी समस्या एवं प्रस्ताव रखना चाहता हूं।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में भगवान कृ-ण का द्वारका में स्थित विश्व प्रसिद्ध मंदिर एवं समुद्र में स्थित बेट द्वारका और ह-र्ादा माता जी का मंदिर है और मेरे क्षेत्र के नजदीक पोरबंदन स्थित महात्मा गांधी का जन्म स्थल है।

माननीय मंत्री जी ने रेल पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए "जन्म भूमि गौरव " नामक विशे-ा पर्यटक गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव रखा है। इसके लिए मैं उन्हें हार्दिक बधाई देता हूं।

वैसे ही एक गाड़ी मुंबई-अहमदाबाद (लोथल) भावनगर (पालीताना)-(अलंग)-गिर-दीव-सोमनाथ (वेरावल) जूनागढ़-राजकोट मुंबई चलाने का प्रस्ताव है।

द्वारका जामनगर के तीर्थ एवं धार्मिक स्थल के महत्व को ध्यान में रखते हुए मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि "जन्म भूमि गौरव " नामक विशे-ा पर्यटक गाड़ी को द्वारका-जामनगर से भी जोड़ा जाए।

स्टेशनों के अपग्रेडेशन से इन स्टेशनों पर पीने का स्वच्छ पानी, पे एण्ड यूज शौचालय, ऊंची सतह के प्लेटफार्म और शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिए

* Speech was laid on the Table.

बेहतर पहुंच सुविधाएं उपलब्ध करने के लिए माननीय रेल मंत्री जी 236 स्टेशनों को आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित करने का प्रस्ताव रखा है।

मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र के पांच स्टेशन, जाम-खामबलिया, भाटिया, ओखा-बेट, लालपुर, भनवाड को भी आदर्श स्टेशन के रूप में शामिल किया जाए और इन स्टेशनों के अपग्रेडेशन की सुविधाएं इन स्टेशनों में दिया जाए।

जामनगर से राजकोट जो कि सड़क मार्ग के रास्ते लगभग 90 किलोमीटर है इस क्षेत्र में बहुत बड़ी कम्पनी के कार्यालय एवं फैक्ट्री स्थापित हैं जैसे कि RELIANCE, ESSAR, TATA, GSFC etc.

इन कम्पनियों की वजह से माल गाड़ियों की आवाजाही काफी अधिक होने से यात्री गाड़ियां काफी देरी से चलती हैं।

जामनगर से राजकोट का अभी सिंगल ट्रैक है जिसे डबल ट्रैक किए जाने की आवश्यकता है जिससे यात्री ट्रेन की समस्या का कम किया जा सकता है।

वीरामगाव से जाम खमबालिया तक के रेल लाइन को डबल लाइन में बदलाने की आवश्यकता है।

अभी जामनगर रेलवे स्टेशन में सिर्फ दो प्लेटफार्म हैं जिससे यात्रियों को काफी समस्याएं हो रही हैं। यात्रियों की परेशानी एवं समस्याओं को ध्यान में रखते हुए इस स्टेशन पर तीसरे प्लेटफार्म की आवश्यकता है।

मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि रेलवे लाइन एवं प्लेटफार्म से संबंधी समस्याओं का शीघ्र सर्वे करवा के कार्य शुरू करवाया जाए।

(1) हापा से जम्मू तवी तक जो ट्रेन सप्ताह में एक दिन चलती है उसे हापा से वाया जामनगर होते हुए जम्मू तवी तक प्रतिदिन या सप्ताह में चार दिन चलाया जाए।

(2) ओखा से दिल्ली-हरिद्वार-देहरादून तक जो ट्रेन सप्ताह में एक दिन चलाती है उसे प्रतिदिन या सप्ताह में चार दिन चलाया जाए।

इस ट्रेन में दिल्ली से जो यात्री द्वारका जाना चाहते हैं उन्होंने ओखा-देहरादून ट्रेन में आरक्षण मिलना नामुमकिन है क्योंकि यह ट्रेन देहरादून से ही फूल हो जाती है।

यात्रियों की समस्याओं को ध्यान में रखते हुए दिल्ली से द्वारका के लिए प्रतिदिन एक ट्रेन चलाए जाने की आवश्यकता है।

माननीय रेल मंत्री जी ने नई एक्सप्रेस गाड़ियां शुरू करने का जो प्रस्ताव रखा है। पोरबंदर-कोचुवेल्ली एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया पनवेल-मडगांव के रास्ते इस गाड़ी को पोरबंदर वाया जामनगर-कोचुवेल्लि चलाया जाए। जिससे केरल के लोग जो जामनगर या आसपास रहते हैं उन्हें इस ट्रेन की सुविधा मिल पाएगी।

सौरा-ट्र जनता (ट्रेन नं0-9018) इस ट्रेन को जाम खबलिया तक बढ़ाया जाए।

सिकन्दराबाद राजकोट एक्सप्रेस (ट्रेन नं0-7017) को हापा स्टेशन तक बढ़ाया पाए।

सौरा-ट्र एक्सप्रेस (ट्रेन नं0 19216) ट्रेन में एक-एक फर्स्ट एसी और सेकण्ड एसी कोच लगाया जाए।

सौरा-ट्र मेल (ट्रेन नं0 19005) में जो फर्स्ट एसी कोच राजकोट स्टेशन तक है, उसे ओखा स्टेशन तक किया जाएगा।

ट्रेन नं. 207/208, ओखा-भावनगर पैसेन्जर ट्रेन में अभी सिर्फ 8 कोच है इन्हें बढ़ाकर 10 कोच कर दिया जाए क्योंकि इस रूप पर यात्रियों की संख्या अधिक है और

कोचों की संख्या कम जिसे प्रतिदिन के यात्रियों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है।

मेरा आपसे अनुरोध है कि यात्रियों की समस्या एवं सुविधाओं को ध्यान में रखकर मेरे द्वारा दिए गए प्रस्ताव पर विचार किया जाए एवं उन पर उचित कार्यवाही की जाए।

*कुमारी सरोज पाण्डेय (दुर्ग): नक्सलवाद समर्थक रेलमंत्री सुश्री ममता बनर्जी इस माह के अंतिम सप्ताह में अपने मंत्रालय का अगला वार्निक बजट पेश करने जा रही हैं। छत्तीसगढ़ के हितों को पूर्णतः उपेक्षा करने वाली यूपीए की सरकार की ममता रेलवे सुविधा के मामले में छत्तीसगढ़ के लिए पूर्व रेलमंत्री लालू से भी महंगी हो गई। पूरे रेल मंत्रालय को 20 प्रतिशत से ज्यादा का मुनाफा देने वाले दक्षिण-पूर्व मध्य रेलवे को दो प्रतिशत का भी लाभ देना रेल विभाग को मंजूर नहीं। विलासिता की हद तक की सुविधा तो दूर की बात है अनिवार्य आवश्यकताओं की भी सुनवाई नहीं होती। सिर्फ इतना ही नहीं सरकार के अपने भिलाई इस्पात संयंत्र को लौह अयस्क की आपूर्ति के लिए प्रस्तावित राजहरा-रावघाट रेलमार्ग के निर्माण को जानबूझकर टाला जा रहा है। राजहरा से रावघाट-जगदलपुर रेल लाइन पूरे दक्षिणी छत्तीसगढ़ की जनता को विकास की मुख्य रेखा से जोड़ देगी। मगर शायद रेलमंत्री महोदया को गरीब आदिवासियों का विकास मंजूर नहीं है। केवल एक बम विस्फोट हुआ, पटरी टूटी, ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस दुर्घटनाग्रस्त हुई, अनेक यात्री हताहत हुए, मगर रेल मंत्री महोदया ने नक्सलियों के विरुद्ध एक शब्द नहीं कहा। कार्यवाही के नाम पर रेल यात्रियों की असुविधा को बढ़ाने के लिए नक्सल प्रभावित क्षेत्रों से रात्रि की यात्री रेल सेवा बंद कर दी जो आज कई महीनों से जारी है। यदि ये अतिवादी ऐसी ही वारदातें कोरोमंडल और दिल्ली मार्ग पर भी कर देते हैं तो वहां भी रेल प्रचालन रोक दिया जाएगा? क्या प्रशासन इतना पंगु हो गया है कि चंद आतंकवादियों के डर से देश की जीवन रेखा काम करना बंद कर दे? यदि रेलवे के सुरक्षा बलों के जवान आतंकियों का मुकाबला करने से घबराते हों तो रेलवे को सुरक्षा की जिम्मेदारी सेना को सौंप देनी चाहिए, ट्रेनों का इस प्रकार का अरतथ्यरत प्रचालन कब तक होता रहेगा? राजनीतिक क्षेत्रों में यह अनुमान लगाया जा

* Speech was laid on the Table.

रहा है कि नक्सलियों के समर्थन से पश्चिम बंगाल का चुनाव जीतने के बाद ही सुश्री ममता बनर्जी यह अवरोध समाप्त करेगी। यदि यह अनुमान सत्य है तो आने वाले समय में दुर्घटनाओं का अम्बार लग जाएगा। यह बात सही है कि व्यक्तिगत स्वार्थों के चलते अनेकों राजनैतिक नेताओं की शह के कारण ही पूर्व में वीरप्पन और चम्बल के डकैत तथा वर्तमान में नक्सली और कम्युनिस्ट आतंकी सामान्य जनमानस को भयभीत करते रहे हैं, उन्हें प्रत्यक्ष और परोक्ष रूप से नुकसान पहुंचाते रहे हैं। क्या हम यह आशा कर सकते हैं कि आगामी रेल बजट नक्सली आतंकवाद और छत्तीसगढ़ के प्रति सौतेलेपन की दुर्भावना से मुक्त रहेगा? क्या आपने 20 प्रतिशत योगदान के बदले छत्तीसगढ़ को उसकी आधी ही सही अर्थात 10 प्रतिशत भी सुविधाएं प्राप्त हो सकेगी?

राऊरकेला-खड़गपुर खंड पर रात्रि में यात्री गाड़ियां नहीं चलाने के कारण जो लेटलतीफी हो रही है उसका भारी खामियाजा दुर्ग स्टेशन के रेल यात्रियों को भुगतना पड़ रहा है। रेल विभाग के अनुसार लाइन परिवर्तन के कारण मेल, एक्सप्रेस, ज्ञानेश्वरी, हावड़ा अहमदाबाद, पोरबंदर/ओखा, समरसता, हटिया जैसी सभी महत्वपूर्ण अप दिशा में जाने वाली ट्रेनों को प्लेटफार्म क्रमांक 1 पर ना लाकर दो से ले जाया जा रहा है। तर्क यह कि इस क्रिया से आठ मिनट की बचत होती है जबकि यह तर्क गले से नीचे नहीं उतरता। समय की बचत केवल तीन से चार मिनट की ही होती है। समय के बचत का ऐसा अनोखा तरीका जिससे यात्रियों की जेबें खाली हों, पार्सल लदान कठिन से कठिनतम हो जाए, बीमार और अपंग यात्रियों को सीढ़ियों पर जाने या ले जाने की मशक्कत करनी पड़े, रेलवे को अत्यंत प्रिय है, किन्तु नागपुर शहर में कलमना से ईतवारी होकर नागपुर स्टेशन तक ये ट्रेने ले जाने से आधे घंटे से अधिक का जो अतिरिक्त समय लगता है उसके लिए रेल विभाग क्या तर्क देगा? वस्तुतः सभी महत्वपूर्ण अप ट्रेनों, को दुर्ग स्टेशन पर प्लेटफार्म क्रमांक एक से ही गुजारना

अनिवार्य है और इन्हीं अप ट्रेनों के लिए कलमना से नागपुर के मध्य एक अतिरिक्त लाइन बिछाई जाए अन्यथा रेलयात्री त्रस्त होकर कठोर कदम उठाने के लिए विवश हो जाएंगे।

पिछले रेल बजट में दक्षिण पूर्व मध्य रेल जोन से अधिकृत रूप से रेल बोर्ड को आठ मांगे की गई थी। बिलासपुर-इलाहाबाद एक्सप्रेस, बिलासपुर दल्लीराजहरा पैसेंजर, दुर्ग, गोहाटी एक्सप्रेस, कोरबा, गोन्दिया फास्ट पैसेंजर और कोरबा कुर्ला एक्सप्रेस, इन आठ मांगों में से दुर्ग जम्मूतवी एक्सप्रेस की एक मांग ही मानी गई थी। रायपुर राजहरा एक्सप्रेस को 2011 मेंचलाकर एक और मांग को आंशिक रूप से माना गया जिसे यदि कोरबा तक बढ़ाया जाता है तो सत्रह व-र्ों से जनता द्वारा की जाने वाली मांग पूरी हो सकेगी। देश की सबसे बड़ी दो खदानों पर बसे शहरों, एशिया के सबसे बड़े स्टील प्लांट, संरकारधानी दुर्ग, प्रदेश की राजधानी रायपुर, महत्वपूर्ण अनाज मंडी भाटापारा, जोन मुख्यालय और हाईकोर्ट के शहर बिलासपुर और कोसा नगरी चांपा सभी का आपस में सीधा जुड़ाव हो जाएगा। दुर्ग गौहाटी सुपर फास्ट एक्सप्रेस की मांग को अभी कुछ दिनों पूर्व प्रदेश के मुख्यमंत्री डॉ. रमन सिंह ने रेलमंत्री से भेंट के दौरान पुनः दोहराया है, उसे केवल गौहाटी तक सीमित ना रखते हुए तिनसुकिया तक चलाया जाए, ताकि सेवन सिस्टर्स (पूर्वोत्तर के सात राज्यों) तक सीधी पहुंच हो जाए। यहां एक और मुद्दा उल्लेखनीय है। दुर्ग से गौहाटी तक सीधी सुपरफास्ट रेल सेवा की मांग रेल के जोनल अधिकारी ही उठा रहे है परन्तु उसी दुर्ग स्टेशन पर कुल्लां गौहाटी ट्रेन जो वर्तमान में चलाई गई है उसका स्टापेज नहीं दिया गया है। प्रदेश के दूसरे सबसे अधिक राजस्व के प्रदाता और सर्वाधिक आबादी को समेटने वाले दुर्ग शहर को तीन और ट्रेनों के स्टापेज से वंचित रखा गया है। तथाकथित प्रादर्श स्टेशन का ऐसा अपमान असहनीय है। कुर्ला भुवनेश्वर (वाया झारसुगुड़ा) कुर्ला पुरी वाया झारसुगुड़ा

और शिरडी हावड़ा के मध्य चलने वाली एक्सप्रेस ट्रेने तकनीकी तौर पर दुर्ग स्टेशन पर रूकती है परन्तु इनका लाभ दुर्ग के रेलयात्री नहीं ले सकते। दुर्ग स्टेशन के महत्व को देखते हुए इसी समयावधी में चल रही 2869/70 सुपर एक्सप्रेस और 2811/12 हटिया एक्सप्रेस के अनुरूप इन्हें अविलम्ब स्टापेज दिया जाए। पूर्व में हावड़ा टाटानगर स्टील एक्सप्रेस और हावड़ा से राऊरकेला तक इस्पात एक्सप्रेस चलती थी। दो लौह नगरियों को तो पृथक रूप से हावड़ा से जोड़ा गया था किन्तु एशिया के सबसे बड़ी स्टील प्लांट भिलाई को इसके योग्य नहीं समझा गया। उपेक्षा की पराका-ठा तो उस समय हो गई जब इस्पात एक्सप्रेस को भिलाई दुर्ग तक ना लाकर सम्बलपुर पहुंचा दिया गया। अब यह ट्रेन टीटलागढ़ तक जाती है। पिछले बजट के लिए जो के प्रस्ताव के औचित्य को देखते हुए हावड़ा दुर्ग तक आयरन सिटी एक्सप्रेस चलाई जानी चाहिए।

कोरबा से यशवंतपुर चलने वाली वैनगंगा एक्सप्रेस की समय सारिणी सभी स्थानों के यात्रियों के लिए असुविधापूर्ण है। 2252 केरबा यशवंतपुर एक्सप्रेस हैदराबाद के एक आउट स्टेशन काचेगुड़ा में रात्रि डेढ़ बजे पहुंचती है और यशवंतपुर दोपहर को डेढ़ बजे। वापसी में यह ट्रेन बंगलौर के आऊट स्टेशन यशवंतपुर से रात्रि 11.30 में पहुंचती है। काचेगुडा से सुबह 10.30 का समय भी व्यावहारिक नहीं है। इस समय सारिणी को परिवर्तित करना तो आवश्यक है ही साथ ही सप्ताह में दो दिन चलने वाली इस ट्रेन को नियमित करना और जोन के छठे प्रस्ताव दुर्ग से हैदराबाद एक्सप्रेस का परिचालन करना भी समय की मांग है।

दपूम रेलवे जोन की जनता को कुछ नई ट्रेनों की अनिवार्य आवश्यकता है। बिलासपुर-रायपुर-विशाखापट्टनम-तिरुपति एक्सप्रेस वास्तव में भिलाई के नागरिकों की मांग थी जिसे बिलासपुर की ओर डायवर्ट कर दिया गया। अब दुर्ग भिलाई सहित राजनांदगांव, डोंगरगढ़, गोंदिया और बालाघाट के रेल यात्रियों की सुविधा के मद्देनजर

रायपुर बालाघाट के मध्य तिरुपति लिंक लोकल चलाई जानी चाहिए। बिलासपुर से नागपुर मनमाड कल्याण पनवेल होते हुए रत्नागिरी मडगांव वास्को डी गामा तक गोवा एक्सप्रेस की भी महती आवश्यकता है। दुर्ग मुख्यालय से नंदिनी अहिवारा तक रेल लाइन कई दशकों से भिलाई इस्पात संयंत्र को डोलोमाईट की पूर्ति के लिए बिछी हुई है और अब तक कोई यात्री ट्रेन नहीं चलाई गई है। यातायात अवरोध और सड़क दुर्घटनाओं के मद्देनजर दुर्ग अहिवारा के मध्य रात्रि ट्रेन का प्रचालन त्वरित किया जाना चाहिए। पिछले बजट में मांगी गई बिलासपुर-इलाहाबाद एक्सप्रेस को यदि दुर्ग-बिलासपुर-कटनी-इलाहाबाद होकर लखनऊ तक शुरू किया जाए और उसकी समय सारिणी जबलपुर-जयपुर के मध्य चलने वाली दयोदया एक्सप्रेस को कटनी में कनेक्शन लायक बनाई जाए तो हजारों यात्री लाभान्वित हो सकेंगे। कई मांगों का एक साथ समाधान हो सकेगा।

कुछ ट्रेनों के गंतव्य विस्तार की भी भारी मांग है। जिनमें मुख्य रूप से कोल्हापुर से गोदिया आकर बारह घंटे आराम करने वाली महारा-ट्र एक्सप्रेस को दुर्ग तक चलाने की है। इस प्रक्रिया से आगगांव, डोंगरगढ़, राजनांदगांव, दुर्ग, भिलाई एवं रायपुर में बसने वाले लाखों महारा-ट्र मूल के निवासी लाभान्वित हो सकेंगे। वर्तमान समय सारिणी को उसी प्रकार रखते हुए इसके लिंक लोकल के रूप में 5 डीआर दुर्ग रायपुर तथा 1 आरडी रायपुर दुर्ग लोकल का समय समायोजित किया जा सकता है। कोल्हापुर जाते समय यह ट्रेन प्लेट फार्म क्रमांक एक से छूटेगी उसके पूर्व प्लेटफार्म क्रमांक 6 पर लोकल आ चुकी होगी तथा वापसी में प्लेटफार्म क्रमांक 4 पर आई हुई महारा-ट्र एक्सप्रेस के रायपुर भिलाई यात्रियों के लिए प्लेटफार्म क्रमांक 5 पर लोकल उपलब्ध होगी। इससे प्लेटफार्म बदलने की क-टदायक प्रक्रिया से यात्री पूरी तरह बच जाएंगे।

दुर्ग, भिलाई, रायपुर की जनता के लिए हिन्दुओं के पवित्रतम चार धामों में तीन जगन्नाथपुरी, द्वारका और कांची (चेन्नई) तक सीधी रेलसेवा उपलब्ध है किन्तु बद्रीनाथ के लिए हरिद्वार तक कोई सुविधा नहीं है। यदि गोंडवाना एक्सप्रेस को हरिद्वार तक बढ़ाया जावे तो सहज सुविधा हो जाएगी। उसी प्रकार अमृतसर के लिए सुपरफास्ट एक्सप्रेस की पंजाब मूल निवासियों की मांग को देखते हुए समता एक्सप्रेस को अमृतसर तक बढ़ाना चाहिए। पिछले तीन दशकों से इंदौर के लिए सीधी रेलसेवा प्राप्त नहीं हो सकी है। इंदौर-बिलासपुर नर्मदा पैसेंजर को दुर्ग तक लाने की मांग समय-समय पर उठती रही है और साथ ही अधिकारियों का आश्वासन भी। इस मांग को पूरा करने के साथ ही इंदौर नागपुर त्रिशताब्दि/सुपरफास्ट एक्सप्रेस को रायपुर तक लाना अनिवार्य प्रतीत होता है। लखनऊ से रायपुर के मध्य चलने वाला गरीबरथ दुर्ग रायपुर के मध्य तीसरी लाइन का इंतजार कर रहा था, ऐसा रेल अधिकारियों का कथन था। अब तीसरी लाइन बनने के बाद भी भिलाई दुर्ग के यात्री लखनऊ तक सीधी रेल सेवा बनाम गरीब रथ से वंचित क्यों? गोंदिया से चन्द्रपुर के मध्य चलनेवाली पैसेंजर ट्रेनों को यात्रियों की सुविधा के लिए बल्लारशाह तक बढ़ाना चाहिए ताकि आगे दक्षिण में जाने के लिए एक्सप्रेस ट्रेनों का कनेक्शन मिल सके।

रेलवे के उच्चाधिकारी और स्वयं रेलमंत्री रायपुर दुर्ग के आरक्षण आंकड़ों को देखें और ट्रेन प्रस्थान के समय प्लेटफार्म पर उपस्थित रहें तो लगभग सभी एक्सप्रेस ट्रेनों में जगह के लिए जो अफरातफरी मचती है और रिजर्वेशन के तथा सामान्य डिब्बों में यात्री किस प्रकार क-टों को सहकर यात्रा करते हैं उसका अनुमान लग जाएगा। विशे-ा रूप् से जो ट्रेने नियमित नहीं चलती उनमें यह समस्या विकराल है। अतः कोरबा-यशवंतपुर द्विसप्ताहिक एक्सप्रेस को पांच दिन, कोरबा, त्रिवेन्द्रम, द्विसाप्ताहिक कोचीन एक्सप्रेस को पांच दिन, दुर्ग जयपुर साप्ताहिक एक्सप्रेस दुर्ग जम्मूतवी

साप्ताहिक एक्सप्रेस को चार दिन, पुरी जोधपुर साप्ताहिक एक्सप्रेस को तीन दिन और बिलासपुर पुणे साप्ताहिक एक्सप्रेस को चार दिन चलाने की आवश्यकता है जबकि गेवरारोड नागपुर शिवनाथ एक्सप्रेस के रिजर्वेशन की वेटिंग लिस्ट को देखते हुए इस ट्रेन में कम से कम तीन शयनयान और दो सामान्य बोगियां बढ़ाना अनिवार्य है। पुरी जोधपुर और आजाद हिन्द एक्सप्रेस में भी बोगियां तत्काल बढ़ाई जानी चाहिए। यात्री सुविधा को देखते हुए कुछ ट्रेनों का समय परिवर्तन अत्यन्त आवश्यक है। दुर्ग से गोरखपुर जाने वाली नोतनवा एक्सप्रेस रात्रि 8-9 बजे गोरखपुर और साढ़ ग्यारह बजे नौतनवा पहुंचती है। यह समय गोरखपुर और नौतनवा में पूर्णतः असुरक्षित है। यदि यह ट्रेन दुर्ग से शाम साढ़े सात बजे के स्थान पर दोपहर को रवाना की जाए तो सभी स्थानो पर समय सुविधाजनक हो जाएगा। कुछ लोकल ट्रेनों के समय परिवर्तन के लिए दैनिक रेल यात्री संघ ने कई बार मांग की है कि वह भी महत्वपूर्ण है और इसकी उपेक्षा नहीं की जानी चाहिए। रेलवे की सुविधाएं बनाम यात्रियों का सिरदर्द रेल विभाग बढ़ फख्र से अपने द्वारा दी जाने वाली सुविधाओं की प्रशंसा करते हुए नहीं अघाता। मगर रेल विभाग द्वारा दी जानेवाली सुविधाओं का सच क्या है इसके बारे में किसी ने सोचा है। अनारक्षित टिकट लेकर ट्रेन छूटने की हड़बड़ी में आरक्षित बोगी में चढ़ने वाले यात्री की रेल कर्मचारियों द्वारा चड्डी तक उतार ली जाती है। क्या रेलवे अपने महत्वपूर्ण कानूनों को बोर्ड पर प्रदर्शित नहीं कर सकता? पूछताछ कार्यालय में बैठा अकेला व्यक्ति यात्रियों के प्रश्नों का उत्तर भी देता है, कम्प्यूटर से वर्तमान स्थिति भी पता करता है और उन्हें बोर्ड पर भी लिखता है। ऐसे में फोन अटेंड करना क्या संभव है। तथ्य तो यह है कि छत्तीसगढ़ के लगभग सभी स्टेशनों से लोकल इंक्वायरी समाप्त हो चुकी है। 139 से पूछताछ सबके बस की बात नहीं है। यदि प्रयास भी किया जाए तो वांछित उत्तर प्राप्त नहीं होता अथवा बीच में इंक्वायरी के लिए धन्यवाद कहकर फोन

काट दिया जाता है। सभी स्टेशनों में स्टाफ की किल्लत है तो रेलवे नई भर्ती क्यों नहीं करती और यह भी संभव नहीं तो विज्ञापन के जमाने में यह कार्य किसी विज्ञापन एजेंसी या सिमकार्ड विक्रेता को क्यों नहीं सौंप देती।

केन्द्रीय रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी को अपने राज्य छत्तीसगढ़ और अपने संसदी क्षेत्र दुर्ग में रेल सेवाओं के विस्तार एवं क्षेत्र के लोगों की आवश्यकताओं एवं आकांक्षाओं को पूरा करने के लिए पत्र लिखा गया था। इन पत्रों में निम्नलिखित कार्यों एवं ट्रेनों के परिचालन में सुविधाओं को बढ़ाने के लिए मांग की गयी है।

1. **दुर्ग-जयपुर एक्सप्रेस**- यह ट्रेन दुर्ग से जयपुर सप्ताह में मात्र एक दिन चलती है। इसके फेरे को सप्ताह में तीन दिन करने की मांग की गई है।
2. **विदर्भ एक्सप्रेस**- यह ट्रेन गोंदिया से मुंबई चलती है। गोंदिया दुर्ग से मात्र दो घंटे की दूरी पर है। अतः इसे दुर्ग से चलाने की मांग की गई है।
3. **बिलासपुर-पुणे एक्सप्रेस**- यह ट्रेन बिलासपुर को पुणे से जोड़ने वाली एकमात्र ट्रेन है और सप्ताह में केवल एक दिन चलती है। इसे सप्ताह में तीन दिन चलाने का प्रस्ताव दिया गया है।
4. **इंदौर-नागपुर एक्सप्रेस**- दुर्ग को इंदौर से जोड़ने के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं है। यदि इस ट्रेन को नागपुर के बजाय दुर्ग से चलाया जाएगा तो इस क्षेत्र के रहवासियों को इंदौर के लिए सीधी ट्रेन मिल जाएगी।
5. **रायपुर-पुरी इंटरसिटी एक्सप्रेस**- यह ट्रेन रायपुर से पुरी के लिए चलती है। रायपुर, दुर्ग से मात्र 30 कि.मी. की दूरी पर है। यदि यह ट्रेन दुर्ग से चलेगी तो यहां पर बसने वाले उड़ीसा के रहवासियों को बहुत सुविधा होगी, ऐसी मांग इस ट्रेन के लिए की गई है।

6. **अहमदाबाद-पुरी एक्सप्रेस-** चूंकि यह एकमात्र ट्रेन है जो दुर्ग को पुरी से जोड़ती है। इसीलिए इस ट्रेन में हमेशा भारी भीड़ रहती है और यात्रियों को असुविधा होती है। अतः यात्रियों की सुविधा के लिए इस ट्रेन में दो और आरक्षित बोगी जोड़ने का प्रस्ताव दिया गया है।
7. **दुर्ग-जयपुर-अजमेर-** चूंकि दुर्ग को अजमेर से जोड़ने के लिए कोई भी ट्रेन उपलब्ध नहीं है अतः दुर्ग-जयपुर एक्सप्रेस को अजमेर तक चलाने का प्रस्ताव किया गया है।
8. **नई ट्रेनों के परिचालन की मांग-** दुर्ग से भुज के लिए एक नए ट्रेन के परिचालन की मांग की गई है जिससे कि छत्तीसगढ़ और गुजरात राज्यों को सीधा जोड़ा जा सके।

इसके अलावा निम्नांकित ट्रेनों के जोकि दुर्ग से गुजरती है, स्टॉपिज दुर्ग में करने हेतु मांग की गई है।

1. पुरी-लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस - 2745/2746
2. हावड़ा-शिरडी एक्सप्रेस - 2573/2574
3. गुवाहाटी-मुम्बई एक्सप्रेस - 5611/5612
4. हावड़ा-पुणे एक्सप्रेस - 2221/2222

साथ ही मूलभूत संरचनाओं में भी परिवर्तन करने हेतु निम्नलिखित निर्माण कार्यों की मांग रेल मंत्री से की गई है।

1. नेहरू नगर रेलवे क्रॉसिंग, भिलाई में ओवरब्रिज या अंडरब्रिज का निर्माण।
2. हुडको रेलवे क्रॉसिंग पर ओवरब्रिज या अंडरब्रिज का निर्माण।
3. मरोदा रेलवे क्रॉसिंग पर ओवरब्रिज या अंडरब्रिज का निर्माण।
4. डोगरगढ़ में वाशिंग लाइन का निर्माण।

5. रायपुर-धमतरी नेरागेज को ब्रॉडगेज में परिवर्तित कर उसे राज्य में कॉकेर और कोण्डागांव तक ले जाना।

*श्री सुदर्शन भगत (लोहरदगा): मैं माननीय रेल मंत्री जी को यह बताना चाहता हूं कि झारखंड राज्य के साथ रेल बजट में बहुत भेदभाव बरता गया है। मेरे संसदीय क्षेत्र लोहरदगा में केवल एक मात्र निर्माण कार्य चल रहा है। जो लोहरदगा से दूसरी रेलवे लाइन के निर्माण से संबंधित है। इस रेल लाइन के बन जाने से क्षेत्र के निवासियों को काफी राहत मिलने वाली है। इसलिए लोहरदगा से दूरी रेलवे लाइन अतिशीघ्र पूरा किया जाए।

लोहरदगा संसदीय क्षेत्र जो कि आदिवासी बहुल संसदीय क्षेत्र है, इसमें रेलवे संबंधी नितांत समस्याएं है। जिनकी माननीय रेल मंत्री जी द्वारा अनदेखी की गई है। जो वर्तमान में निम्न प्रकार से है-

1. रेल मंत्रालय द्वारा लोहरदगा से दूरी रेलवे परियोजना जिसका निर्माण कार्य अपने प्रारम्भिक समय से अभी तक तय समय से बहुत पीछे चल रहा है। जिसमें गति लाने की आवश्यकता है। जिससे आम जन को जल्द से जल्द राहत मिल सके।
2. पिछले कई व-र्ों से निम्नलिखित दो रेलवे लाइनों की आवश्यकता क्षेत्र की जनता द्वारा महसूस की जा रही है।
   - क. लोहरदगा से कोरबा-वाया-गुमला जसपुर। रेलवे लाइन बनाई जाए।
   - ख. लोहरदगा से झाड़सुगड़ा वाया-गुमला-जसपुर, कुनकुरी रेलवे लाइन बनाई जाए।
   - ग. लोहरदगा से जमशेदपुर, धनबाद तक रेल सेवा प्रारंभ की जाए ।

* Speech was laid on the Table.

3. ट्रेन संख्या 13352 एलएफपी एक्सप्रेस का ठहराव पोकला स्टेशन पर किया जाए।

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Hon. Chairman Sir, I rise to support the Budget. There are 16 Demands for Grants, out of which 1 to 15 deal with Revenue Expenses, Appropriations to the Fund and the Dividend Payment. These are three parts of Demand Nos. 1 to 15 and Demand No.16 deals with Works Expenditure.

So, I am very glad to see that the Annual Report of 2009-10, which has been circulated amongst the Members, has given a very clear picture of the highlights of the performances of the Indian Railways. If we better go through this, we can get an overall idea of what were the performances, how these were implemented and all that. The Annual Report has given a very clear picture.

Sir, a separate list and a separate publication have also been circulated where safety performances of Indian Railways, which has been circulated, is also informative. If we go through, we can easily find out what steps the Government is going to take so far as safety is concerned.

On this subject, I must say that anti-collision device sanctioned to cover eight Zonal Railways, which is a long pending demand of the people of this country for the safety reason, out of 17 Zonal Railways is commendable. It is for the first time that it has ever happened. It is a very costly arrangement, but certainly a step towards safety.

GPS based fog-save device is to be developed. The fog is one of the causes, on different occasion, of accidents. But this time the hon. Minister has made a claim that due to fog, incidents or accidents have not occurred in our country.

Unmanned level crossing has also become a problem so far as safety is concerned. So, in this Budget, 3,000 unmanned level crossings have been proposed to be eliminated and all India security helpline is there on a single number set up. These are the few steps which have been categorically highlighted into the Budget Speech of Madam Banerjee.

I was hearing the speech that only Bengal is being looked after and that other States are being deprived. Sir, it is a common feeling of the people of the Eastern Zone of India that after Independence, due to regional imbalances, Eastern Zone, which include Bihar, Bengal, Orissa, Jharkhand and other States, has suffered a lot. So, naturally, development of any of these States should not be criticized by the persons belonging to either of these States.

In this Budget, it has been categorically mentioned also and we must appreciate for these reasons, nobody has mentioned it, that all State capitals of North-Eastern Region, except Sikkim are to be connected by rail in next seven years.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sikkim also. I have given a project to Sikkim. The Savok to Gangtok project has already been started.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : A bridge factory in Jammu & Kashmir and a state-of-the-art institute for tunnel and bridge engineering is proposed at Jammu.

Comment [RS38]: Ctd by u2

If the State of Jammu and Kashmir is taken into consideration, if North-Eastern Region is taken into consideration, why will it be only told that these sectors are neither being looked after or nor being taken into consideration? Only my previous speaker was saying that the Budget is taking care only of West Bengal. So, our imagination and outlook must be bigger one.

I must mention a few important points which are to be taken into consideration. This time also, there is no hike in passenger fares and freight rates. It is a revolutionary step. Railways are always passenger-friendly. There is no doubt about it. Highest-ever plan outlay of Rs. 57,630 crore is proposed for Railways. This is the highlight : Rs. 9,583 crore is provided for new lines; 1300 km. new lines; 860 km. doubling of lines and 1017 km. gauge conversion together is targeted in 2011-12. Sir, 56 new Express Trains, 3 new Shatabdis and 9 Duranto trains are to be introduced. These are the trains to be introduced. I must say, as Girija Vyas *ji* was mentioning in her speech, that the broad outlook has been projected in this Budget in which safety and security has been given all

priority and importance, in the speech delivered by the Railway Minister. She has also admitted in her speech that she could have been happy. She has said: "I appreciate that the demands of every hon. Member and citizen are genuine." It is not that she is denying the facts; she is of the opinion that all the demands placed before the Ministry or submitted before her are genuine. It is their right to which she has absolutely agreed. She has also said: "I believe in positive approach and action."

But, Sir, actually, if it can be assessed that if all the proposals placed before the Railways are to be implemented, more than two lakh crores of rupees are needed at this juncture. Normally, the Members of Parliaments, who come over here, firmly believe that the hon. Railway Minister has full sympathy and feeling and she is completely involved in the proposals which they submit and she always tries to go into details with open mind, without taking any narrow view. She is of the opinion that all steps can be taken part by part whenever it will be given an importance.

A Diesel Locomotive Centre will be set up in Manipur. Nobody is mentioning all these places. A Centre of Excellence in Software will be set up at Darjeeling. Additional mechanised laundry units are to be set up at Nagpur, Chandigarh and Bhopal. Nobody is mentioning all these places. So, all the parts, more or less, of the country, are covered. There may be demands for some more lines, for some more stations. A few MPs are asking for more stoppages of the super-fast trains. Naturally, difficulties are also to be shared. With transparency and with honesty, the way the Railway Department has tabled this Budget this time – I have gone through it – I think it is one of the best Railway Budgets ever placed on the floor of the House, in Parliament after Independence.

Comment [R39]: Contd. by w2

Sir, there is a target of 18,000 wagons to be procured during 2011-12. A scheme for desirable projects, namely, Pradhan Mantri Rail Vikas Yojana with Non-lapsable Fund has also been proposed. In some social cases, concession to

physically handicapped persons is to be extended on Rajdhani and Shatabadi trains. Concession of 50 per cent to Press correspondents with family has also been increased to twice a year. Senior citizens concessions have been increased from 30 per cent to 40 per cent. It is said about the recruitment for 1.75 lakh vacancies for Group C and D including to fill up backlog of SC/ST initiated 16,000 Ex-Servicemen to be inducted by March, 2011. Unemployment has gone to a sky-rocketing height, and the Railways is giving a positive signal that they are thinking through their Department that unemployment problem would be taken care of with top priority.

Sir, these are the proposals, which are to be appreciated from all sides of the House, which have not yet happened. Many proposals have been appreciated but many have been criticized very wrongly, which we do not accept.

Freight loading of 993 Metric Tonnes and passenger growth of 6.4 per cent is estimated for 2011-12. We should not forget that the Indian Railways is the world's third largest rail network, which is functioning under a single management. How many people are dying in road accidents in comparison to the rail accidents? Have we ever taken note that under what condition the Railways is functioning? People may ask that there are so many proposals. How would they be estimated? I am very confident that all this would be estimated. In her Budget Speech, while dealing with the Budget Estimates for 2011-12, the hon. Railway Minister has very categorically mentioned as to how mobilisation of resources would take place. She has mentioned very clearly in paragraph 73 of the Railway Budget that 'the Railways' earnings are set to exceed Rs. 1,00,000 crore mark.' This is the first time that it is happening in the history of the Indian Railways. These earnings including Ordinary Working Expenses, which have been assessed at Rs. 73,650 crore. This represents an increase of 9.9 per cent over Revised Estimates of 2010-11 to cater for annual increment of salaries. In addition, appropriation to Pension Fund is placed at Rs. 15,800 crore and to Depreciation

Reserve Fund at Rs. 7,000 crore compared to Rs. 5,700 crore in the Revised Estimates. So many steps have been announced.

Sir, the hon. Railway Minster has very categorically said as to how she is proceeding for resource mobilisation process. We should not forget that the Indian Railways has 7,083 stations carrying 2.20 crore passengers everyday. What a huge amount of passengers are using this passenger-friendly rail transport! According to the Ministry, the rail fare is 1/4th of the road fare. So, why should we not take this Budget as a most accepted and most colourful Budget?

People have some feelings about the passengers' services. Of course, improvement in passengers' services is very necessary.

Comment [r40]: Contd by x2.e

People have a demand that the catering service sometimes creates some problems. Passenger amenities and cleanliness are also very common demands of the common people. People often want to see clean toilets. But when you are purchasing a ticket for Rs.4, how can you expect clean toilets all the time? Even when we use the toilet of Parliament, if 10 people go together, then and there one person is coming and cleaning the toilet. Assuming that two crore people are using trains and using the toilets, how many people are to be recruited and how much payment is to be made for them? So, all the political parties should make an appeal to the Government for more Central assistance. The Railway Budget is the Budget which is read on the floor of the House in Parliament and not all other Budgets. There are two Budgets, one is the General Budget and another one is the Railway Budget. So, why can we, all the political parties, not come together and ask for more and more Central assistance?

So far as the Indian Railways are concerned, they are trying to mobilise their resources at their level and we should make all out effort to see what more a Minister can do with the one time Budget placed on the floor of the House. It is a country with such a huge area with so many States. From corner to corner, major problems have to be taken care of, and accordingly, we firmly believe that this Railway Budget has been broadly appreciated by the people of this country.

It should not be pointed out that it is like an East India Company Budget or it is a Budget only aimed at West Bengal's development. It is not like that. My previous speaker representing from Bihar categorically accused that it is a Budget aimed at West Bengal's development. Bihar had three former Central Railway Ministers. If they cannot look after their State in that manner, we cannot help it.

Madam Mamata Banerjee, the hon. Railway Minister is with a very transparent outlook, with great managerial efficiency and honest approach to the people of this country. People certainly believe that when the Railway Budget and the proposals in the Budget are going to be implemented step by step, it will add one feather in the helm of the Railway Minister's head. We firmly believe that the Minister remains committed to fulfil the proposals which she has made. This is her identity and political character. We are certainly waiting for the success of the Budget and people will be benefited greatly. So, we, those who are satisfied with the rail lines, those who are deeply satisfied with the proposals, firmly believe that all those proposals will be taken care of by the Minister in due course of time. We are of the opinion that this Railway Budget will give a new dimension and uplift to the UPA-II Government with the blessings of both the hon. Prime Minister and the UPA Chairperson.

***श्री अनुराग सिंह ठाकुर (हमीरपुर, हि.प्र.):**

अदूरदर्शी एवं निराशाजनक बजट-

रेल यात्रियों के लिए रियायतों का पिटारा खोलने वाला बजट प्रस्तुत करने के लिए मैं रेल मंत्री महोदया की प्रशंसा करना चाहता हूं, लेकिन वास्तविकता यह है कि इस बजट में कोई दूरदृन्टि दिखाई नहीं दी है। यह घोर निराशावादी और निराशाजनक बजट है। इस बजट में आम लोगों के लिए कुछ भी नहीं है। इस बजट में रेलकर्मियों को तारीफों के सिवाय कुछ नहीं मिला है। रेल बजट में रेलकर्मियों की आवासीय योजना सहित चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के बच्चों को नौकरी देने का कोई जिक्र न कर रेल मंत्री ने उन्हें निराश किया है। इसमें रेलकर्मियों को कोई तवज्जुह नहीं दी गई है। यह बजट पश्चिम बंगाल का चुनावी बजट है। रेल बजट का राजनीतिकरण किया गया है। पश्चिम बंगाल, उत्तर प्रदेश व उत्तराखंड में होने वाले विधान सभा चुनावों को देखते को देखते हुए रेल बजट को जनता को समर्पित करने की बजाय राजनीतिक स्वार्थों को समर्पित कर दिया गया है। इस बजट में सुरक्षा के मुद्दे, चोरी की वारदातों, स्वच्छता तथा रेलवे स्टेशन की भूमि पर अतिक्रमण पर ध्यान नहीं दिया गया है। रेलवे की आमदनी घट गई है और खर्च बढ़ गए हैं। ऐसे में बजट की घोाणाएं हवा में महल तैयार करने जैसा है। बजट को एक राज्य के विधान सभा चुनावों को दृटिगत रखते हुए बनाना निंदनीय है।

रेल बजट चिंता पैदा करने वाला तथा रेलों में कमियों की कोई पहचान नहीं की गई-

रेल बजट पूरी तरह से चिंता पैदा करने वाला है। यह हैरान करने वाली बात है कि इस रेल बजट को प्रस्तुत करते समय रेलवे की समस्याओं का न तो जिक्र किया गया है, न समीक्षा की गई है और न ही कमियों की पहचान की गई है। इसलिए इसमें कोई दूरदृटि दिखाई नहीं देती है। भारतीय रेलवे की सबसे बड़ी जरूरत क्षमता विस्तार की है, लेकिन रेल बजट में कहीं भी इसका उल्लेख नहीं है कि रेल की क्षमता का कहां तक विस्तार होगा, क्या-क्या करना जरूरी है, किस तरह से इस लक्ष्य को हासिल किया जाएगा। रेल मंत्री ने नेटवर्क और कनेक्टिविटी के बारे में बताया है, लेकिन कोई स्पट चित्रण नहीं किया है।

रेलों में माल ढोने की क्षमता बढ़ाने की बजाय घटाई गई-

उन्होंने बजट के दौरान कहा कि जब देश की आर्थिक वृद्धि दर 8-9 प्रतिशत रहती है, तो माल ढुलाई में 1.2 प्रतिशत की दर से वृद्धि होती है, लेकिन यदि छः प्रतिशत रहेगी तब? पिछले साल रेलवे द्वारा घोाित लक्ष्य से कोयला ढुलाई में 30 प्रतिशत की गिरावट आई है। जाहिर है इस आधार पर राजस्व कम आया, आंतरिक आय कम हुई। आय कम हुई तो केन्द्र सरकार से बजटीय सहायता चाहिए। आखिर ऐसा क्यों हुआ, इसे स्पट किया जाना चाहिए। एक बात और 100 माल ढुलाई के लिए आने वाली रेलगाड़ियों को यात्री गाड़ियों का स्वरूप दे दिया गया। यानी आपने रेलवे की क्षमता बढ़ाने के इंतजाम नहीं किए और 30 लाख टन माल ढोने की क्षमता घटा दी। इसके पीछे क्या तर्क रहे समझ से परे है। वैसे भी रेलवे की अभी से हालत पतली है। उसे परिचालन के लिए सरकार से मदद लेनी पड़ी है। लेकिन यदि महंगाई और बढ़ गई तो क्या होगा। तब रेलवे अपने घटे को कहां से पूरा करेगी। मंत्री जी यदि घाटे की रेल चलाकर सामाजिक दायित्व पूरा करना चाहती हैं, तो वह बात अलग है, अन्यथा इस तरह के बजट का कोई उद्देश्य नहीं समझ में आता।

---

* Speech was laid on the Table.

रेल बजट केवल घोाणाओं का पिटारा-

रेल बजट अलग से इसलिए पेश किया जाता है कि भारतीय रेल अपने संचालन के लिए खुद संसाधन जुटाएगी, लेकिन ऐसा तो नहीं हो रहा है। 1996 में आखिरी बार ऐसा रेल बजट प्रस्तुत हुआ, जब रेल, केन्द्र सरकार को कमाई करके दे रही थी। हमारे पास सरप्लस बजट था, लेकिन उसके बाद ऐसी स्थिति देखने में नहीं आई। इस समय केवल हर तरफ कॉरपोरेशन बनाए जा रहे हैं। कहीं जमीन के उपयोग को लेकर कॉरपोरेशन तो कहीं कुछ और। निजी भागीदारी पर भी संसाधन जुटाने की बात कही जाती है। लेकिन अनुभव यही कहता है कि यह सफल नहीं हो सकता। कोई भी निजी घराना रेलवे में पैसे लगाकर इंतजार नहीं करना चाहेगा। फिर जब रेलवे को सरकार से 7 प्रतिशत ब्याज पर बजट सपोर्ट मिल जाता है, तो वह निजी घराने से 14 प्रतिशत पर क्यों सहायता ले? इससे तो घाटा और बढ़ेगा। रेलवे वैगन में निजी भागीदारी से निजी भागीदारी को नुकसान होने लगा, तो इसे मालभाड़े से संतुलित करने की कोशिश की गई। ऐसे में इस तरह का बजट केवल घोाणाओं का पिटारा लगता है। इसमें रेलवे का भविय नहीं दिखता। सीधा सा सवाल है कि क्षमता और आय नहीं बढ़ेगी, तो घाटे में चल रही रेलवे को आखिर आगे कैसे चलाया जा सकेगा?

रेल बजट आम आदमी का बजट नहीं-

प्रधान मंत्री डॉ. मनमोहन सिंह ने रेल मंत्री ममता बनर्जी द्वारा पेश किए गए रेल बजट को आम आदमी का बजट कहा है। आम आदमी के बजट से आशय संभवतः यह है कि न तो यात्री किराए बढ़ाए गए हैं और न माल भाड़ा। ममता बनर्जी ही नहीं, उनसे पहले पूर्व रेल श्री मंत्री लालू प्रसाद यादव का भी प्रयत्न यही रहता था कि आम आदमी पर कोई बोझ न पड़े। यहां तक तो ठीक है, लेकिन इसके बाद ये प्रश्न पैदा होते हैं कि क्या रेल यात्रियों का सफर उत्तरोत्तर सुविधाजनक और सुरक्षित हुआ है? क्या स्टेशनों और रेलों में साफ-सफाई की स्थिति बेहतर हुई है? क्या रेलवे स्टेशनों पर मिलने वाले खाने-पीने के सामान और रेलों में मिलने वाला भोजन अपनी गुणवत्ता और पौटिकता में कुछ सुधरा है? क्या रेलवे में भ्रटाचार कम हुआ है और रिजर्वेशन में होने वाली धांधली में कोई सुधार हुआ है? क्या ट्रेनें समय पर चलने लगी हैं और मुसाफिरों को अब डिब्बों की छतों पर बैठना और लकटना नहीं पड़ता है? इन सब सवालों के जवाब अगर ज्यादातर नकारात्मक हैं, तो यह बजट किस तरह आम आदमी का बजट है?

रेल बजट पश्चिम बंगाल के चुनावों को दृटि से बनाया गया बजट है-

ममता बनर्जी अपने पूरे कार्यकाल में अक्सर दिल्ली से बाहर पश्चिम बंगाल में ही घूमती रहीं, जहां विधान सभा के चुनाव होने हैं और ममता की निगाह मुख्य मंत्री की कुर्सी पर टिकी है। इसलिए उनका इस साल का बजट साफतौर पर चुनावी बजट बन गया है। पश्चिम बंगाल को बजट में अनेक तोहफे दिए गए हैं। सिंगूर में मेट्रो कोच फैक्ट्री, नंदीग्राम में रेल औद्योगिक पार्क, कोलकाता के लिए समन्वित उपनगरीय नेटवर्क और कोलकाता मेट्रो के लिए 34 नई सेवाएं, इन सौगातों में प्रमुख हैं। यही कारण है कि लोक सभा में उनकी घोाणाओं को लेकर अनेक राज्यों के सांसदों-विशेाकर बिहार, उत्तर प्रदेश और केरल के सांसदों ने जमकर हंगामा किया। रेल मंत्रियों के अपने-अपने राज्यों को लेकर झुकाव और पूर्वाग्रह बेशक रहते हैं, मगर ममता बनर्जी ने अपना पश्चिम बंगाल प्रेम दिखाने में, जो वास्तव में चुनाव केन्द्रित ज्यादा है, कोई भी संयम नहीं बरता। इससे उनका बजट पहली ही नजर में एक चुनावी रेल में रूपांतरित हो गया लगता है। ममता ने अपने मंत्रालय को खोखला कर डाला है।

पुरानी घोि‍त योजनाओं पर अभी तक काम भी शुरू नहीं हुआ है-

बजट में योजना व्यय के लिए 57,630 करोड़ रुपए का प्रावधान रखा गया है, जो अब तक का सर्वाधिक है, मगर इसके लिए 20,954 करोड़ रुपए की राशि बाजार से उठानी पड़ेगी। खस्ता वित्तीय हालत के लिए छठे वेतन आयोग की सिफारिशों के कारण पड़े अतिरिक्त भार का रोना रोया गया है। यह समझ से परे है कि घाटे वाले इस बजट में 6.4 फीसदी की यात्री वृद्धि और माल ढुलाई में परिवहन सैक्टर से मिल रही कड़ी प्रतिद्वंद्विता के चलते (रेलवे का हिस्सा सिर्फ 35 फीसदी) वित्तीय हालत कैसे दुरुस्त होगी? प्रधान मंत्री का तर्क है कि रेलवे के बुनियादी ढांचे में निवेश से अधिक विकास की रफ्तार बनाए रखने में मदद मिलेगी। तर्क के हिसाब से यह बात ठीक है, मगर वस्तुस्थिति यह है कि पूर्व में घोि‍त अनेक योजनाओं पर काम भी शुरू नहीं हुआ है। बहरहाल अगले वित्तीय र्वा में 1000 किलोमीटर की नई लाइन बिछाने का प्रस्ताव है। वास्तव में आजादी के बाद इस दिशा में बहुत कम प्रगति हुई है। अतः यह कहने में कोई झिझक नहीं होनी चाहिए कि हमारी रेल आर्थिक विकास की चुनौतियों को अभी तक समझ नहीं पा रही है।

रेल मंत्री ने अर्थव्यवस्था की दुर्दशा को आंकड़ों में ओझल किया-

रेल बजट से यथार्थ घायल हो गया। रेलवे का संचालन व्यय घटकर करीब 92 प्रतिशत रह गया है। सचाई यह है कि रेलवे यात्री किरायों और मालभाड़े के रूप में जो अर्जित करती है उसका आधे से अधिक भाग कर्मचारियों के वेतन पर ही खर्च हो जाता है। इसका अर्थ यह भी हुआ कि भारतीय रेलवे 1991 में 99 पैसे खर्च कर के एक रुपया कमाती थी, अब 92 पैसे खर्च कर के एक रुपया कमाती है।

144 रेल योजनाएं व-ों से लंबित हैं-

रेल मंत्री ने रेलवे की अर्थव्यवस्था की दुर्दशा को आंकड़ों में ओझल कर दिया है। रेल मंत्री ने बजट में 25 नई रेल परियोजनाओं की घोाणा में बड़ी चतुराई से इस तथ्य को भी छिपा लिया कि पूरे देश में 47 हजार करोड़ रुपए की 144 रेल परियोजनाएं वर्ों से लंबित हैं और फाइलों में धूल खा रही हैं। इन परियोजनाओं में सबसे पुरानी मध्य रेलवे की परियोजना 1972 की है जो उस वक्त बजट में पारित तो हुई थी, लेकिन आज तक पूरी नहीं हो सकी। यद्यपि रेल मंत्री ने गत र्वा इन परियोजनाओं को धरातल पर लाने के लिए पुनर्समीक्षा का आदेश दिया था, लेकिन आज ये किस दिशा में हैं और इनके लिए अब कितने धन की जरूरत होगी इसका खुलासा नहीं किया गया है।

यद्यपि रेल मंत्री ने बजट में 33 रेलगाड़ियों के विस्तार के अलावा 56 नई एक्सप्रैस, 9 नई दुरंतो, 3 नई शताब्दी, 22 नई डीएमयू और 13 पैसेंजर ट्रेनों सहित कुल 103 नई ट्रेनें चलाने की घोाणा की है। चालू वित्त र्वा में केवल 700 किलोमीटर पटरियों के बिछाने और घोाित नए रेल मार्गों और परियोजनाओं के चालू न होने के कारण यह प्रश्न सदैव बना रहेगा कि नई ट्रेनों के जश्न में वर्तमान जर्जर पटरियां ही कब तक सिसकेंगी?

रेल पटरियों के नवीनीकरण का दावा बढ़-चढ़ा कर बताया गया-

जहां पटरियों के नवीनीकरण का दावा बढ़ा-चढ़ा कर प्रस्तुत किया गया है उसकी सचाई यह है कि रेल की किसी पटरी को बारह साल की बजाय आठ साल में ही बदलना चाहिए। पिछले पांच वर्ों में पटरियों के नवीनीकरण की गति इतनी धीमी रही है कि आधे से अधिक रेलमार्ग की पटरियां तंगदशा को झेल रही हैं। बहुधा कमजोर और जर्जर परटियां बढ़े हुए यात्री और माल यातायात के बोझ को सहन करने में अक्षम हैं। सवाल ट्रेनों का स्पीड बढ़ाने का नहीं है। यक्ष प्रश्न यह है कि जितनी स्पीड़ बढ़ानी है वे क्या इन दोहरी लाइनों पर ट्रेनों की बढ़ती संख्या के बीच दौड़ने में सक्षम होंगी? अच्छा होता कि रेल प्रशासन व्यस्ततम रूटों पर पहले एक और रेल लाइन बिछाता, फिर सुपरफास्ट गाड़ियां चलाने की योजना बनाता। ज्ञातव्य है कि

नए वित्त वर्ा में 28 मार्गों का केवल 1017 किलोमीटर पटरियों का दोहरीकरण किया गया है। इसलिए वर्तमान रेलवे पटरियों के दोहरीकरण या तिहरीकरण के कार्य को प्राथमिकता के आधार पर लिया जाना चाहिए।

गत वर्ा माल ढुलाई में 13 प्रतिशत कमी आई-

ज्ञातव्य है कि रेलवे की माल ढुलाई दरें बाजार के हालातों से जुड़ी हुई हैं। पिछले वर्ा अक्टूबर से दिसंबर तक के माल ढुलाई में 13 प्रतिशत की कमी आई। सचाई यह है कि यातायात प्रधान माध्यम होने के नाते देश की अर्थव्यवस्था के लिहाज से जितने यातायात की जरूरत है, उसे रेलवे ने नहीं बनाए रखा है। इसका 1 अनुपात 2 है, यानी अगर देश की आर्थिक दर 9 प्रतिशत है, तो यातायात 1018 प्रतिशत बढ़ना चाहिए। इस तथ्य के मद्देनजर रेलवे को अपनी कार्यक्षमता और कार्यशैली में वृद्धि करनी चाहिए। बजट के आधार पर देखें, तो पिछले दशकों में माल ढुलाई 30 में फीसदी तक गिरावट का आंकड़ा अब 25 फीसदी तक की वृद्धि की शक्ल ले रहा है, लेकिन पिछले बजट में रेलवे ने 45 हजार करोड़ टन माल ढोया था जिसमें कम से कम 11 फीसदी की बढ़ोत्तरी होनी चाहिए थी।

अलाभप्रद योजनाओं को स्थगित नहीं किया गया-

अभी भी यह पहेली है कि 11वीं योजना के अंतिम वर्ा में रेल मंत्री ने उन 100 से अधिक योजनाओं को स्थगित क्यों नहीं किया, जिन्हें लाभप्रद नहीं माना गया। अपने बजट भाणों में उन्होंने कम लोकप्रियता वाली गाड़ियों की समीक्षा करने का वायदा किया था, लेकिन इसके बावजूद पिछले वर्ाों में ट्रेनें बढ़ाने और पुरानी ट्रेनों के फेरों में वृद्धि करने की योजनाओं को शामिल कर लिया जिनका औचित्य आर्थिक दृटि से संदिग्ध है। वे यह भलीभांति जानती हैं कि एक यात्री गाड़ी के निरस्त करने से भारतीय रेलवे को इतना स्थान और समय मिल सकता है कि इससे तीन मालगाड़ियां चलाकर 10 गुना प्राप्तियां की जा सकती हैं। इससे अंदाजा लगाया जा सकता है कि नई ट्रेनों से माल ढुलाई पर कितना प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। भारतीय रेलवे को व्यावसायिक उपक्रम बनाने के प्रति कुछ ज्यादा ही उत्सुक रेल मंत्रालय जिस दिन सामाजिक सरोकारों से जुड़ जाएगा उस दिन वह आम यात्री से अपना सहज सानिध्य सुनिश्चित कर लेगा।

हिमाचल प्रदेश में आजादी के 63 साल बाद भी रेलों का विकास नहीं हुआ-

मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान रेल बजट में हिमाचल प्रदेश के लिए धनराशि उपलब्ध न कराने की तरफ दिलाते हुए अपना रो-ा व्यक्त करना चाहता हूं। हिमाचल प्रदेश एक पहाड़ी व सीमावर्ती प्रदेश है, परन्तु जिस प्रकार से इस प्रदेश को हमेशा ही नजर-अंदाज किया जाता रहा है, वह देश के लिए ठीक नहीं है। आजादी के 63 वर्ाों बाद भी रेलों के विकास एवं विस्तार के मामले में हिमाचल प्रदेश में कोई काम नहीं किया गया है। केवल मात्र 36 किलोमीटर बड़ी रेल लाइन का निर्माण हुआ है, जो नगण्य है। रेलों के मामले में हिमाचल प्रदेश की जिस प्रकार से अनदेखी आज तक की जाती रही है, यह बहुत ही परेशानी वाला मामला है।

हि.प्र. के शांतिप्रिय लोगों के साथ रेल मंत्री ने घोर अन्याय किया है-

मैं आपका ध्यान जम्मू-कश्मीर राज्य की तरफ दिलाना चाहता हूं जहां रेल मंत्रालय राट्रीय परियोजना मानकर रेलों का विकास कर रहा है और वहां आतंकवाद अपने चरम पर है। हिमाचल प्रदेश के नागरिक शांतिप्रिय हैं। आजादी के 63 वर्ाों में वहां मात्र 36 किलोमीटर रेल लाइन का विकास किया गया है। मैं माननीय मंत्री महोदया के ध्यान में लाना चाहता हूं कि हिमाचल प्रदेश के लोगों की शांतिप्रियता का और नाजायज फायदा मंत्रालय न उठाए। यहि रेलों के विस्तार एवं स्थापनी की इतनी ही धीमी गति हिमाचल प्रदेश में रही, तो वह दिन दूर नहीं जब हिमाचल प्रदेश के लोग भी उग्र रूप धारण कर लेंगे।

हिमाचल प्रदेश का सामरिक दृ‍ष्टि से बहुत महत्व है, क्योंकि हिमाचल प्रदेश के बॉर्डर के साथ चीन की सीमा लगती है। आजादी के 63 वर्षों में मात्र 36 किलोमीटर रेल लाइन का बनना नहीं बनने के बराबर है। यह इस बात को दर्शाता है कि पहाड़ी प्रदेश की रेलों के मामले में हमेशा अनदेखी और उपेक्षा की जाती रही है।

घनौली-देहरादून लाइन का निर्माण शीघ्र प्रारंभ किया जाए-

हाल ही में, हिमाचल प्रदेश के माननीय मुख्य मंत्री, प्रो. प्रेम कुमार धूमल ने हिमाचल प्रदेश में कुछ रेल लाइनों के निर्माण हेतु आग्रह किया है। मैंने भी अपने संसदीय क्षेत्र में पड़ने वाली घनौली-देहरादून वाया नालागढ़-बद्दी-सूरजपुर-काला अम्ब-पांवटा साहिब रेल लाइन के निर्माण का आग्रह सदन में अनेक बार किया था। रेल मंत्री महोदया ने पिछले बजट में इस रेल लाइन के सर्वे की घोाणा की थी, इसके लिए मैं उन्हें साधुवाद देना चाहता हूं।

इस रेल लाइन की महत्ता इस प्रकार समझी जा सकती है कि घनौली नामक स्थान, जो पंजाब प्रदेश में पड़ता है, वह हिमाचल प्रदेश की सरहद पर स्थित है और वह रेल लाइन से जुड़ा हुआ है। उसे उत्तराखंड के देहरादून से जोड़ना नितान्त आवश्यक है, क्योंकि बीच का क्षेत्र जिसे मैंने रेल लाइन से जोड़ने का आग्रह किया है उसमें हमारा औद्योगिक क्षेत्र नालागढ़, बद्दी, बरोटीवाला, काला अम्ब व पांवटा साहिब आदि आते हैं। इस रेल लाइन से इन सभी क्षेत्रों को बहुत लाभ होगा।

उपर्युक्त क्षेत्र बहुत बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है, जिसमें लाखों मजदूर व कर्मचारी काम करते हैं। इसी क्षेत्र में पांवटा साहिब भी स्थित है, जो सिखों के 10वें गुरू श्री गोविन्द सिंह जी के नाम से विश्व विख्यात गुरुद्वारा है, जहां न केवल देश बल्कि विदेशों से लाखों श्रद्धालु प्रति वर्ा दर्शनों हेतु आते हैं। इसी क्षेत्र में हिन्दुओं का प्राचीनतम, मोक्षदाता एवं सबसले अधिक प्रसिद्ध धार्मिक स्थल हरिद्वार है, जिसे शास्त्रों में भगवान का द्वार कहा गया है और जहां प्रति वर्ा लाखों हिन्दू एवं अन्य मतावलम्बी गंगा स्नान हेतु आते हैं। इस रेल मार्ग के बनने से उन्हें भी बहुत सहूलियत होगी। यह रेल लाइन न केवल औद्योगिक, धार्मिक, सामाजिक और राजनीतिक ताने-बाने को जोड़ेगी, अपितु रेलवे को भी भारी मुनाफे का सौदा साबित होगी, लेकिन यह काम जब तक समयबद्ध तरीके से निश्चित समय में पूरा नहीं किया जाएगा, और रेल लाइन निर्माण की घोाणा नहीं की जाएगी और न केवल रेल निर्माण की घोाणा बल्कि कार्य प्रारम्भ कर के उसे पूरा नहीं किया जाएगा, तब तक प्रदेश के लोगों की उन्नति का रास्ता बाधित ही रहेगा।

एन.डी.ए. सरकार के समय में जब श्री नीतीश कुमार रेल मंत्री थे, तब कालका से परवाणु तक रेल लाइन को ब्रॉडगेज रेल लाइन बनाने की आधारशिला रखी गई थी। मैं माननीय रेल मंत्री महोदया से आग्रह करूंगा कि उसके लिए पर्याप्त धनराशि रखें ताकि वह शीघ्रतिशीघ्र पूरी हो सके।

सामरिक दृ‍ष्टि से एन.डी.ए. सरकार के समय में हिमाचल प्रदेश के मनाली शहर से लेह तक एक रेल लाइन बनाने हेतु निर्णय लिया गया था उसके लिए संभवतः 500 करोड़ रुपए की व्यवस्था भी की गई थी, किन्तु विगत पांच वर्षों में यू.पी.ए. की सरकार ने कुछ भी नहीं किया। मेरी आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदया से मांग है कि इस रेल लाइन के बारे में भी वे इस बजट में धन का प्रावधान करें।

कालका से शिमला के बीच में जो रेलवे स्टेशन 100 साल पुराने थे, उन्हें कुछ अरसे पहले बन्द कर दिया गया था। इस क्षेत्र के किसानों को इनके बन्द करने से काफी परेशानी व आर्थिक नुकसान उठाना पड़ रहा है। उदाहरण के लिए जाबली (कसौली) वाला स्टेशन तथा अन्य कई स्टेशन हैं। मेरा आग्रह है कि

इन्हें पुनः चालू किया जाए, ताकि वहां के लोगों, खासकर किसानों को अपनी पैदावार की ढुलाई में सुविधा व आवागामन सरल हो सके।

कालका में रेलवे प्लेटफ़ॉर्म का जो सीमेंटेड फर्श बनाया गया है, वह भी बहुत घटिया किस्म का है। मेरी मांग है कि उसकी जांच की जानी चाहिए। कालका के पूरे प्लेटफॉर्म पर छत डाल कर कवर किया जाए।

शिमला, सोलन तथा कंडाघाट रेलवे स्टेशन को सुन्दर बनाए जाने की योजना तैयार की जाए। कालका-शिमला रेल लाइन को हैरीटेज रेल लाइन घोाति किया गया है। इस लाइन का अधिक से अधिक सौंदर्यीकरण किया जाना चाहिए।

बाबा भलखू, अंग्रेजों के राज में एक छोटा कर्मचारी था। जब कालका-शिमला रेल लाइन का सर्वे किया जा रहा था, तो वह उसे पूरा करने में बार-बार असफल हो रहे थे। उस समय बाबा भलखू की आध्यात्मिक शक्ति के कारण अंग्रेज उस लाइन का सर्वे पूर्ण कर सके।

मैं माननीय रेल मंत्री महोदया का ध्यान हिमाचल प्रदेश की एकमात्र निर्माणाधीन ब्रॉडगेज रेल लाइन पर स्थित ऊना रेलवे स्टेशन की तरफ दिलाना चाहता हूं। इस रेलवे स्टेशन का निर्माण 15 वां पहले हुआ था। इस स्टेशन से रोजाना तीन ट्रेनें दिल्ली व अम्बाला के लिए चलती हैं। इनमें हिमाचल एक्सप्रैस, जनशताब्दी और अंबाला से चुरुडू के बीच चलने वाली डी.एम.यू. ट्रेन शामिल हैं।

ऊना रेलवे स्टेशन से ट्रेन में सफर करने वाले यात्रियों की संख्या में लगातार इजाफा हो रहा है। हर माह रेल विभाग को लाखों की आय हो रही है, लेकिन विभाग अर्से से उना रेलवे स्टेशन पर सुविधाएं नहीं जुटा पाया है। नंगल डैम रेलवे स्टेशन के मुकाबले यहां सुविधाएं नाममात्र की हैं। यात्रियों के बैठने के लिए न तो कोई शेड बनाया गया है और न ही कैंटीन की सुविधा उपलब्ध कराई गई है। मात्र प्लेटफार्म पर खुले में ही गिनी-चुनी बैंच लगाई गई हैं, जबकि ऊना, हमीरपुर, कांगड़ा व चम्बा जिलों से रोजाना सैकड़ों यात्री बाहरी राज्यों में जाने के लिए स्टेशन पर आते हैं। कैंटीन की सुविधा न होने से यात्रियों को चायपान व भोजन के लिए इधर-उधर भटकना पड़ता है, जिससे उन्हें काफी परेशानी झेलनी पड़ती है। इसके अलावा स्टेशन पर मेंटनेंस यार्ड की सुविधा भी नहीं हैं। काफी अर्से से सुविधाएं उपलब्ध कराने की मांग की जाती रही है, लेकिन ऊना रेलवे स्टेशन को रेल विभाग की बेरुखी झेलनी पड़ रही है। मैं ऊना रेलवे स्टेशन पर निम्नलिखित सुविधाएं तत्काल उपलब्ध कराने की मांग माननीय मंत्री महोदया से करना चाहता हूं :-

1. ऊना रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म पर तत्काल शैड डाला जाए, ताकि सर्दी में ठिठुरते लोगों को रेलों का इंतजार करते समय शेड में बैठने की सुविधा मिल सके।

2. पर्याप्त संख्या में यात्रियों के बैठने हेतु बैंचों एवं कुर्सियों की व्यवस्था की जाए, ताकि यात्रियों को ठाँड में फर्श पर न बैठना पड़े।

3. स्टेशन की तरफ आने वाली सड़कों के किनारे लगी ट्यूबलाइटें अक्सर खराब रहती हैं, जिसके कारण रात्रि में अंधेरा रहता है। अतः उनका रात्रि में जलते रहना सुनिश्चित किया जाए, ताकि मार्गों पर रात के समय अंधेरा न रहे।

4. ऊना रेलवे स्टेशन पर यार्ड मेंटिनैंस की सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएं।

5. नंगल तक आने वाले ट्रेनों को ऊना तक बढ़ाया जाए।

6. ऊना से हरिद्वार के लिए एक सीधी ट्रेन चलाई जाए।

7. ऊना व कांगड़ा क्षेत्र में स्थित पर्यटन केन्द्रों को दृटिगत रखते हुए ऊना रेलवे स्टेशन से और ट्रेनें दिल्ली एवं अन्य मुख्य शहरों को चलाई जाएं, ताकि हिमाचल में पर्यटन के विकास के साथ-साथ रेलवे की आय में भी इजाफा हो सके।

8. ऊना रेलवे स्टेशन पर शीघ्रतिशीघ्र कैंटीन की सुविधा उपलब्ध कराई जाए।

इसके अलावा कुछ अन्य सुझाव मैं निम्न प्रकार देना चाहता हूं। मेरा आग्रह है कि हिमाचल प्रदेश की तरक्की हेतु, मेरे इन सुझावों पर ध्यान देकर तत्काल कार्रवाई की जाए।

1. पठानकोट-जोगिंदरनगर रेल लाइन पर गांव नंदपुर भटोली में कि.मी.68/3-2 पर रेलवे क्रॉसिंग का निर्माण-

पठानकोट-जोगेन्द्र नगर नैरोगेज रेल खंड पर नन्दपुर भटोली में 68/3-2 कि.मी. पर रेलवे क्रॉसिंग (फाटक) की मांग बहुत पुराने समय से चली आ रही है। नन्दपुर भटोली कस्बे के लगभग बीच में से रेल लाइन जा रही है जिसके कारण एक तरफ के लोगों को रेल लाइन पार कर दूसरी तरफ जाने में लगभग चार किलोमीटर का लम्बा चक्कर काटना पड़ता है। नन्दपुर भटोली जिला कांगड़ा का एक महत्वपूर्ण कस्बा है। लोगों को कस्बे के एक हिस्से से दूसरे हिस्से में जाने के लिए बहुत लम्बा चक्कर काटना पड़ता है जिसके कारण समय, श्रम एवं धन की बर्बादी बहुत हो रही है। हि.प्र.सरकार के वर्तमान मुख्य मंत्री, माननीय प्रो. प्रेम कुमार धूमल, जब नौवीं, दसवीं लोक सभा में सांसद थे, तब और उलके बाद जब वे प्रथम बार हिमाचल प्रदेश के मुख्य मंत्री बने तब और अब जब वे दूसरी बार हिमाचल प्रदेश के मुख्य मंत्री बने हैं, तब से बराबर इस रेलवे क्रॉसिंग को बनाने का आग्रह करते रहे हैं। जब मैं पिछली बार लोक सभा का सदस्य बना तब मैंने तत्कालीन रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव से मिलकर प्रार्थना की थी कि इसे तत्काल बनाया जाए।, किन्तु कतिपय कारणों से अभी तक यह संभव नहीं हो सका। श्री लालू प्रसाद यादव से पूर्व जो रेल मंत्री थे,उन्होंने भी घोाणा की थी कि नन्दपुर भटोली में शीघ्र रेलवे बनाया जाएगा, लेकिन वह मात्र घोाणा बनकर रह गई। हिमाचल प्रदेश के अनेक सांसदों ने मुझसे पहले भी बार-बार रेल मंत्रालय से अनुरोध किया, किन्तु अभी तक कोई सकारात्मक परिणाम नहीं निकला और जनता की कठिनाई जैसी की तैसी बनी हुई है। रेल मंत्रालय हि.प्र. सरकार अथवा स्थानीय निकायों पर रेलवे क्रॉसिंग के लिए धन जमा कराने की बात कहता है और स्थानीय प्रशासन हि.प्र. सरकार से धन जमा कराने की बात कहते हैं। आप तो जानते ही हैं कि हि.प्र. सरकार के वित्तीय संसाधन बहुत सीमित हैं। ऐसी स्थिति में रेलवे क्रॉसिंग का खर्च प्रदेश सरकार अथवा स्थानीय निकाय वहन करने की स्थिति में नहीं हैं।

2. ऊना-तलवाड़ा रेल लाइन को अम्ब से हिमाचल प्रदेश में मोड़ा जाए- हिमाचल प्रदेश की एकमात्र ब्रॉडगेज रेल लाइन ऊना-तलवाड़ा वर्तमान में ऊना से चुरूडू तक बन चुकी है और अम्ब से तलवाड़ा तक का कार्य प्रगति पर है। मैं चाहता हूं कि इस रेल लाइन को अम्ब से हिमाचल प्रदेश के अंदर मोड़कर चिन्तपुर्णी, परागपुर (हैरिटेज विलेज), नादौन और ज्वालामुखी होते हुए रानीताल तक बनाया जाए। इससे हिमाचल की सरहद से निकलने वाली रेल लाइन हिमाचल के बीचोंबीच से निकल सकेगी और जिला हमीरपुर का तहसील मुख्यालय नादौन तथा चिन्तपुर्णी, ज्वाला मां, बृजेश्वरी देवी तथा चामुंडा देवी आदि विश्व विख्यात धार्मिक स्थल रेल से जुड़ सकेंगे जिससे न केवल रेलवे की आय बढ़ेगी बल्कि जो दर्शनार्थी इन स्थलों के दर्शन रेल सेवा के अभाव में नहीं कर पाते हैं, वे रेल यात्रा कर दर्शन पाएंगे। इस क्षेत्र हेतु वायुयान की सेवाएं सीमित तथा बहुत महंगी होने के कारण अनेक लोग जो हिमाचल के सौदर्य के दर्शनार्थ आना चाहते हैं, वे नहीं आ पाते। रेल सेवा उपलब्ध होने से आम तथा खास व्यक्तियों का आवागमन सरल एवं सुलभ हो सकेगा।

3. हि.प्र. के बद्दी बरोटीवाला औद्योगिक क्षेत्रों को कालका-परवाणु से रेल लिंक दिया जाए- हि.प्र. के जिला सोलन की तहसील नालागढ़ में बद्दी और बरोटीवाला में एक विस्तृत औद्योगिक क्षेत्र बहुत तेजी से विकसित हुआ है जिसमें देश के बड़े-बड़े एवं नामी-गिरामी उद्योगपतियों ने अपने-अपने कारखाने एवं कार्यालय स्थापित किए हैं। इसलिए बद्दी और बरोटीवाला को कालका से परवाणु होते हुए उस औद्योगिक क्षेत्र को जोड़ा जाए।

4. भानुपल्ली-बिलासपुर-बैरी रेल लाइन का निर्माण प्रारम्भ किया जाए- इस लाइन निर्माण की बात 1994-95 से चल रही है। इस रेल लाइन की घोणा वर्ा 2008-09 में की गई थी। इसका प्राक्कलन रु.1046 करोड़ का बना था जिसमें से प्रथम खंड के रूप में 20 किलोमीटर के निर्माण कार्य हेतु रु.350.33 करोड़ स्वीकृत हुए, लेकिन अभी तक कार्य आगे नहीं बढ़ा है। इस लाइन पर सीमेंट बनाने वाली अनेक फैक्ट्रियां लग चुकी हैं। बहुत तेजी से कई औद्योगिक क्षेत्र विकसित हो रहे हैं। इस क्षेत्र में रहने वाले कृाकों, बागवानों एवं सब्जी उत्पादकों को अपनी उपज रेल से मंडियों में ले जाने में सुविधा होगी। अभी तक इस क्षेत्र में यह सारा कार्य सड़क मार्ग से होता है जिसमें ज्यादा समय और धन लगता है। इस क्षेत्र में रेल सेवा उपलब्ध होने से रेल की आय तो बेतहाशा बढ़ेगी, साथ ही साथ क्षेत्र का आर्थिक एवं सामाजिक विकास होगा। अतः मेरी प्रार्थना है कि इसका कार्य त्वरित गति से कराया जाए।

5. दिल्ली से ऊना-हि.प्र. जाने वाली जनशताब्दी के समय में परिवर्तन

गत हिमाचल प्रदेश की जनता की अपार मांग एवं प्रदेश के मुख्य मंत्री, प्रो. प्रेम कुमार धूमल के अथक प्रयासों से दिल्ली चंडीगढ़ जनशताब्दी को ऊना तक बढ़ाया गया, लेकिन उसके परिचालन का समय अनुकूल नहीं होने से हिमाचल प्रदेश के लोगों को पर्याप्त लाभ नहीं मिल पा रहा है। इसलिए क्षेत्र के लोगों की बराबर मांग आ रही है कि उसके जाने समय में परिवर्तन किया जाए। ट्रेन नं. 2057, जो वर्तमान में नई दिल्ली से 15.00 बजे चलकर, 1930 बजे चंडीगढ़ और रात्रि 22.10 बजे ऊना पहुंचती है, उसे नई दिल्ली से 11.30 बजे रवाना किया जाए, ताकि यह चंडीगढ़ 1555 बजे और ऊना 1830 बजे पहुंच सके। ट्रेन नं. 2056, ट्रेन नं.2058 एवं ट्रेन नं.2055 के वर्तमान समय में भी आंशिक परिवर्तन करते हुए चलाया जाए, तो इससे क्षेत्र के लोगों को बहुत सुविधा मिल सकती है।

6. ऊना से दिल्ली इंटर सिटी रेल सर्विस प्रारम्भ करने एवं हिमालयन क्वीन में छः कोचेज और जोड़ने के संबंध में।

मैं ऊना के लिए हजरत निजामुद्दीन से एक इंटर सिटी रेल सर्विस प्रारम्भ करने एवं वर्तमान में चल रही हिमालयन क्वीन ट्रेन नं. 4059 (हजरत निजामुद्दीन से कालका) तक में छः अतिरिक्त कोच लगाने की प्रार्थना करता हूं। इन छः कोचों को चंडीगढ़ में उक्त हिमालयन क्वीन से अलग कर के रेल लिंक नं.130 के द्वारा ऊना तक ले जाया जाए, तो इससे बहुत बड़े क्षेत्र में निवास करने वाले स्थानीय रेल यात्रियों एवं सेना में कार्यरत लाखों सैनिकों को बहुत सुविधा मिलेगी।

7. बिलासपुर-मंडी-मनाली-लेह/लद्दाख बड़ी रेल लाइन का निर्माण-

हिमाचल प्रदेश की जनता तथा हिमाचल प्रदेश सरकार लगातार इस हेतु प्रयास करती रही हैं कि हिमाचल के भीतरी भागों को सीमावर्ती भाग लेह-लद्दाख से जोड़ा जाति ताकि पूरे क्षेत्र का विकास हो सके। इस रेल लाइन का तकनीकी सर्वेक्षण रेल मंत्रालय द्वारा किया जा रहा है। इस रेल लाइन का निर्माण सामरिक दृटि से भी आवश्यक है। इसके माध्यम से सीमावर्ती भागों में सेना को रसद एवं अन्य आवश्यक साजोसामान की सप्लाई सुनिश्चित की जा सकती है। इसके माध्यम से लेह-लद्दाख एवं हिमाचल के भीतरी भागों का पर्यटन की दृटि से बहुत विकास होगा। यह एक मात्र ऐसी राल लाइन है जिसके सामरिक

(डिफैंस) महत्व को ध्यान में रखते हुए भारतीय सेना भीइस रेल लाइन का निर्माण कराना चाहती है। इसलिए मुझे विश्वास है कि आप ऐसे देश-हित के महत्वपूर्ण कार्यों को रूटीन कार्य न मानकर सीमावर्ती प्रदेश की जीवनरेखा बनने वाली इस रेल लाइन को प्राथमिकता देते हुए राट्रीय परियोजना मानकर निर्माण कार्य हेतु स्वीकृति प्रदान करेंगा.

8. परवाणु से शिमला तक नैरोगेज रेल लाइन को ब्रॉडगेज किया जाए- परवाणु से शिमला तक की नैरोगेज रेल लाइन बने 100 व र से भी अधिक हो गए हैं, लेकिन इसका आमान परिवर्तन अभी तक नहीं किया गया है। देशभर से पर्यटक हिमाचल प्रदेश की राजधानी शिमला एवं उससे ऊपर के अन्य स्थानों का भ्रमण करते हैं। यदि ब्रॉडगेज लाइन कर दी जाती है, तो जहां एक ओर यात्रियों का आवागमन बढ़ेगा वहीं माल ढोने की क्षमता बढ़ेगी जो अन्ततः रेलवे को लाभदायी होगी।

9. पठानकोट-जोगेन्द्र नगर रेल लाइन को ब्रॉडगेज किया जाए- पठानकोट से जोगेन्द्र नगर रेलवे लाइन लगभग 150 व र पूर्व जलविद्युत परियोजनाओं हेतु भारी मशीनरी ले जाने हेतु अंग्रेजों के समय में बनी थी, लेकिन अब यह रेल लाइन हिमाचल प्रदेश की महत्वपूर्ण रेल लाइन है जिससे यात्री आवागमन बहुत होता है। यदि इसे ब्रॉडगेज कर दिया जाएगा, तो इससे हिमाचल में पर्यटन को बढ़ावे के साथ-साथ रेलवे की आय में इजाफा होगा।

10. रानीताल से ज्वालामुखी होते हुए द्योटसिद्ध अथवा ऊना से द्योटसिद्ध रेलवे लाइन बिछाने का सर्वेक्षण कराएं- प्रसिद्ध सिख तीर्थ स्थान आनन्दपुर साहब के पास मेरे लोक सभा क्षेत्र के ज्वालामुखी, चिन्तपुर्णी, बृजेश्वरी देवी एवं चामुंडा देवी जैसे अनेक प्रसिद्ध एवं प्राचीन धार्मिक स्थल हैं। आनन्दपुर साहब रेल से जुड़ा हुआ है। नंगल में नैशनल फर्टीलाइजर नामक बड़ा खाद का कारखाना है। भाखड़ा-नंगल जलविद्युत परियोजना है जहां रोजाना हजारों की संख्या में लोग दिल्ली से जाते हैं।

11. आनन्दपुर साहब से श्री नैना देवी जी तक 20 किलोमीटर रेल लाइन का निर्माण- जिला बिलासपुर में श्री नैना देवी जी भी एक अत्यन्त प्राचीन देवी का स्थान है जहां लाखों की संख्या में तीर्थयात्री प्रतिव र दर्शनों हेतु आते हैं। मात्र 15-20 किलोमीटर रेल लाइन निर्माण से इस स्थान को सुगमता से आनन्दपुर साहब से जोड़ा जा सकता है। ज्वालामुखी एवं श्री नैना देवी जी में एक व र में लगभग 8 लाख यात्री दर्शनों हेतु आते हैं। अत्यन्त कम खर्च में रेलवे को बहुत राजस्व की प्राप्ति हो सकती है और हिमाचल को रेल की सुविधा उपलब्ध हो सकती है।

12. ऊना से हरिद्वार के लिए रेल लिंक- इस बारे में मेरा सुझाव है कि ऊना से कुछ कोच हिमाचल एक्सप्रैस में जोड़कर अम्बाला तक लाए जाएं और अम्बाला से हरिद्वार जाने वाली रेल में उन्हें जोड़ दिया जाए, तो रेलवे के माध्यम से हिमाचल प्रदेश के लोगों को हरिद्वार तक जाने-आने की सुविधा सरलता से उपलब्ध कराई जा सकती है। हिमाचल प्रदेश के लोग अपने परिजनों की मृत्यु के उपरान्त उनके क्रियाकर्म एवं अस्थि विसर्जन हेतु बहुत बड़ी संख्या में हरिद्वार आते-जाते हैं, लेकिन रेल मार्ग के अभाव में भारी कठिनाई महसूस करते हैं। अतः इस प्रस्ताव को तत्काल स्वीकार किया जाए।

13. पांवटा साहब (जिला सिरमौर) हि.प्र. में रेल आरक्षण केन्द्र की स्थापना- पांवटा साहिब, जिला सिरमौर-हि.प्र. अत्यन्त प्राचीन, प्रसिद्ध एवं पुण्य सिख तीर्थयात्री धाम है जहां देश भर से लाखों सिख पर्यटक दर्शानार्थ आते हैं। यह स्थान गुरू गोविन्द सिंह जी की तपःस्थली रहा है। यदि यहां रेलवे के आरक्षण की सुविधा उपलब्ध हो जाती है, तो वृद्ध तीर्थ यात्रियों को तीर्थस्थान में दर्शन करने में सुविधा एवं सहायता उपलब्ध होगी।

14. जम्मू-हरिद्वार रेल लाइन का ठहराव दसुआ में दिया जाना- स्थानीय नागरिकों की बहुत पुरानी मांग है कि उक्त ट्रेन का ठहराव दसुआ में किया जाए।

15. कांगड़ा वैली छोटी रेल लाइन पर ग्राम त्रिप्पल के निकट रेलवे क्रासिंग पर गेट बनाने बाबत- रेल लाइन के दोनों ओर ग्राम हैं जिनमें हजारों की संख्या में परिवार रहते हैं। रेलवे क्रॉसिंग पर गेट नहीं होने के कारण ग्रामवासियों को अपना भारी सामान लाने-ले जाने में बहुत कठिनाई होती है। इसलिए गेट बनाया जाना नितान्त आवश्यक है।

16. हि.प्र. के भाखड़ा बांध विस्थापितों के कल्याण हेतु रेलों का विस्तार आवश्यक- जैसा कि देश जानता है 1960 के दशक में पंजाब, हरियाणा, राजस्थान और दिल्ली को बिजली उपलब्ध कराने की दृटि से भाखड़ा बांध बनाया गया जिसमें हि.प्र. के हजारों गांव उजाड़े गए और लाखों लोग विस्थापित किए गए। हिमाचल प्रदेश के लोगों ने अपने हरे-भरे खेत खलिहान और घर इसलिए जलमग्न होने दिए जिससे कि दिल्ली, पंजाब और हरियाणा को विद्युत उपलब्ध हो सके और उद्योगों का विकास हो सके तथा राजस्थान के रेगिस्तान में फसलें लहलहा उठें, लेकिन उनके साथ केन्द्र सरकार ने सम्मान पूर्वक उनके पुनर्वास करने का जो वायदा किया उसे पूरी तरह नहीं निभाया। परिणाम स्वरूप 47 साल के बाद आज भी बहुत सारे ऐसे भाखड़ा बांध विस्थापित हैं जिनका सम्मान पूर्वक पुनर्वास नहीं हुआ है। पंजाब, हरियाणा और राजस्थान के जिन भागों में उन्हें बसाया गया है, वहां उनके साथ भेदभाव बरता जा रहा है। जहां उन्हें बसाया गया है वहां न तो सड़कें हैं, न पेयजल है और न स्कूल व अन्य आधारभूत सुविधाएं हैं। यदि कांगड़ा और बिलासपुर जहां उन्हें अधिक संख्या में बसाया गया है वहां रेलों का विस्तार किया जाता है तो उन्हें सुविधा मिलेगी।

17. हि.प्र. के सैनिकों हेतु कंप्यूटराइज्ड टिकिट बुकिंग केन्द्र ज्वाली में बनाया जाए- आप तो जानते ही हैं कि हिमाचल प्रदेश में उद्योग और खेती नहीं के बराबर है। वहां के लोग सेना में भर्ती होकर देश सेवा करने में गौरव महसूस करते हैं। यही कारण है कि चीन के साथ पाकिस्तान का 1962 का युद्ध, पाकिस्तान के साथ भारत का 1972 का युद्ध अथवा कारगिल का युद्ध, कोई भी हो, सभी में हिमाचल प्रदेश के अनेक सैनिकों ने अपनी शहादत देकर देश के सम्मान की रक्षा की और दुश्मनों के नापाक इरादे कुचल दिए। यद्यपि उनके परिवारों को सैनिकों की बहादुरी हेतु मरणोपरान्त अनेक पदकों से सम्मानित किया गया, तथापि आज सैनिकों को रेलों से आने-जाने हेतु अपना आरक्षण कराने कालका, पठानकोट अथवा चंडीगढ़ जाना पड़ता है। इसलिए मेरी आपके माध्यम से मांग है कि कांगड़ा जिले के तहसील मुख्यालय ज्वाली में एक कंप्यूटराइज्ड टिकिट बुकिंग केन्द्र की स्थापना की जाए।

18. हि. प्र. को भेजे जाने वाले सामान जैसे अनाज, चीनी, मिट्टी का तेल, लकड़ी और कोयला आदि कीरतपुर साहब स्टेशन पर न उतारा जाकर हिमाचल क्षेत्र के राये-महतपुर अथवा ऊना रेलवे स्टेशन अथवा पर उतारा जाए।

19. ऊना को होशियारपुर के साथ बड़ी लाइन से जोड़ा जाए।

20. ऊंचाहार गाड़ी जो वर्तमान में इलाहाबाद व अम्बाला छावनी के मध्य चलती है, उसे ऊना तक बढ़ाया जाए।

21. गाड़ी संख्या 1 एसयूएन/2 एसयूएन, जो वर्तमान में नंगलडैम व सहारनपुर के मध्य चलती है, उसे ऊना तक बढ़ाया जाए।

22. ऊना में बहुत स्थान उपलब्ध है। इसलिए वहां शताब्दी तथा जनशताब्दी एक्सप्रैस गाड़ियों की मरम्मत का कारखाना खोला जाए ताकि हिमाचल निवासियों को रोजगार के साधन उपलब्ध हो सकें।

23. पठानकोट से नूरपुर तक छोटी लाइन के स्थान पर बड़ी लाइन बनाई जाए।

24. वर्तमान में छोटी लाइन की गाड़ियों की मरम्मत आदि का जो काम पठानकोट में किया जाता है, उसे नूरपुर में स्थानांतरित किया जाए।

25. गाड़ी सं.4645 शालीमार एक्सप्रैस का पठानकोट पहुंचने का समय प्रातः 4.10 बजे है तथा पठानकोट से जोगेन्द्र नगर जाने वाली गाड़ी के चलने का समय प्रातः 4.00 बजे है। इसलिए हिमाचलवासी शालीमार एक्सप्रैस गाड़ी से उतर कर जोगेन्द्र नगर वाली गाड़ी नहीं पकड़ पाते हैं तथा उन्हें वहां तीन घंटे प्रतीक्षा करनी पड़ती है क्योंकि अगली गाड़ी सुबह 7.00 बजे चलती है। इसलिए शालीमार एक्सप्रैस का पठानकोट पहुंचने का समय प्रातः 3.30 बजे किया जाए ताकि हिमाचलवासी जोगेन्द्र नगर वाली रेल पकड़ सकें।

26. इहाबाद-अम्बाला के बीच परिचालित 4717/4518 ऊंचाहार एक्सप्रेस का विस्तार सरहिन्द के रास्ते ऊना तक किया जाए जिससे दिन में इस क्षेत्र की जनता को लम्बी दूरी की रेल सुविधा विद्युतीकरण के बाद प्राप्त हो सके। इस ट्रेन से वातानुकूलित कोच हटाकर साधारण श्रेणी जी एस कोच जोड़कर 24 कोच का रैक बनाकर ट्रेन को चलाया जाए तथा इलाहाबाद तक विस्तार किया जाए। इस नीति से छोटे स्टेशनों को भी विकास हो सकेगा।

27. ऊना-पठानकोट के बीच प्रस्तावित रेल मार्ग का शीघ्रता के साथ निर्माण किया जाए जिससे शाखा लाइन का स्वरूप समाप्त होकर प्रमुख महानगर से जोड़कर जम्मू के लिए सामरिक दृटि से वैकल्पिक रेल मार्ग सुलभ कराया जा सके तथा इस पिछड़े क्षेत्र का आर्थिक विकास हो सके तथा मालगड़ियों की परस्पर मात्रा जम्मू के लिए बढ़ाई जा सके।

28. जम्मू-बारामूला रेल मार्ग का डबल ब्रॉडगेज रेल मार्ग के रूप में तीव्र गति से निर्माण कराया जाए तथा रेल मार्ग का विद्युतीकरण भी कराया जाए जिससे हिमाचल प्रदेश, जम्मू-कश्मीर में उपलब्ध विद्युत का उपयोग कर के सस्ती यातायात सुविधा प्रदाण मुक्त रूप में राज्य को प्राप्त हो सके।

29. हिमाचल एक्सप्रैस 4553/4554 का विस्तार दिन में दिल्ली से आगे मथुरा- बयाना-कोटा के रास्ते नीमच तक किया जाए जिससे राज्य को मध्य प्रदेश के सीमेंट क्षेत्र से जोड़ कर दिल्ली का टर्मीनल भाग कम कर सकें तथा रैक को 24 कोच का रैक बनाकर परिचालित किया जा सके।

30. ज्वालामुखी, जिला कांगड़ा-हि.प्र. में रेलवे का कंप्यूटराइज्ड टिकट बुकिंग सेंटर स्थापित किया जाए।

31. पठानकोट से जोगेन्द्र नगर छोटी रेलवे लाइन की पुलिया नं.286 के नीचे से सभी प्रकार के वाहन गुजारने की स्वीकृति प्रदान की जाए और ग्राम नन्दपुर भटोली में कि.मी.68/2-3 पर रेलवे क्रासिंग का निर्माण किया जाए।

32. कांगड़ा वैली छोटी रेल लाइन पर ग्राम त्रिप्पल के निकट रेलवे क्रॉसिंग पर गेट बनाया जाए।

33. ऊना से मुम्बई और मुम्बई से ऊना सीधी रेल सेवा उपलब्ध कराई जाए।

34. मुम्बई में हिमाचल मित्र मंडल कार्यालय नें कंप्यूट्रीकृत रेल आरक्षण केन्द्र स्थापित किया जाए।

35. लखनऊ-चंडीगढ़ एक्सप्रैस नं. 4231 को चंडीगढ़ से कालका और ऊना तक बढ़ाया जाए।

36. कालका-परवाणु ब्रॉड गेज रेल लाइन का निर्माण शीघ्र पूरा किया जाए।

37. चंडीगढ़-जगाधरी-पौंटा साहिब-देहरादून रेल लाइन का निर्माण किया जाए।

38. घनौली-पिंजौर वाया नालागढ़ बद्दी रेल लाइन का निर्माण किया जाए।

39. कुमारहट्टी हिमाचल प्रदेश देहरादून रेल लाइन का निर्माण किया जाए।

40. कालका से नालागढ़ के बीच 40 किलोमीटर रेल लाइन का निर्माण किया जाए।

41. ऊना-तलवाड़ा-पठानकोट के बीच नवीन रेल मार्ग का निर्माण जिससे शाखा लाइन का स्वरूप समाप्त होकर यह मैन लाइन बनकर यातायात का विकेन्द्रीकरण कर सके। इस योजना के मुख्य अभियंता का दफ्तर चंडीगढ़ के स्थान पर ऊना में स्थापित किया जाए।

42. जम्मू-हरिद्वार से बीच परिचालित एक्सप्रैस रेलगाड़ी का विस्तार देहरादून-ऋाकिेा तक किया जाए।

43. मनाली (कुल्लू) को ब्रॉडगेज रेल लाइन से जोड़ा जाए।

44. जिला किन्नौर मुख्यालय के रिकांगपिओ में कम्प्यूट्रीकृत रेल आरक्षण स्थापित किया जाए।

45. 311/312 मेरठ-अम्बाला शटल का विस्तार पुनः सरहिन्द के रास्ते ऊना तक किया जाए तथा मेरठ से आगे खुर्जा-हापुड़ के रास्ते हाथरस किला तक किया जाए।

46. ऊना रेलवे स्टेशन पर यात्री सुविधाओं का अभाव -ऊना रेलवे स्टेशन पर शैल्टर नहीं है। ग्रीमऋतु में शीतल पेयजल की व्यवस्था नहीं है। रेलवे स्टेशन को जाने वाला मार्ग भी बहुत खराब स्थिति में है जिसके कारण प्रति दिन दुर्घटनाएं होती हैं।

47. पैसेंजर रिजर्वेशन सिस्टम- ऊना रेलवे स्टेशन पर टिकटों के आरक्षण का समय प्रातः 8.00 बजे से दोपहर 2.00 बजे तक है, जबकि सभी रेलवे स्टेशनों पर यह सुविधा प्रायः सुबह 8.00 से रात्रि 8.00 बजे तक, दो पारियों में होती है, लेकिन ऊना रेलवे स्टेशन पर केवल एक पारी में है, जिसके
कारण दोपहर बाद यात्रियों को रेल आरक्षण कराने अथवा निरस्तीकरण में बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। अतः निवेदन है कि ऊना रेलवे स्टेशन पर पैसेंजर रिजर्वेशन अन्य स्टेशनों की भांति दो पारियों में प्रातः 8.00 से रात्रि 8.00 बजे तक होना चाहिए।

48. ऊना रेलवे स्टेशन से नई रेलों को चलाने के संबंध में- मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि हिमाचल प्रदेश के लोग बहुत बड़ी संख्या में मुम्बई एवं महारा-ट्र के अन्य क्षेत्रों में रहते हैं। सच खंड एक्सप्रेस रेल नं. 2716 अमृतसर से नांदेड़ के लिए चलती है। यदि इस रेल के कुछ डिब्बे ऊना रेलवे स्टेशन से चला दिए जाएं, जो अमृतसर से नान्देड़ जाने वाली सच खंड एक्सप्रैस में अम्बाला रेलवे स्टेशन पर जोड़ दिए जाएं, तो ऊना-हि.प्र. से रेल यात्री सीधे नान्देड़ तक की यात्रा सुविधाजनक रूप से कर सकते हैं। जिस प्रकार से पश्चिम एक्सप्रैस नं.2926-ए (कालका-बान्द्रा टर्मिनस) एवं नं.2926 (अमृतसर-बान्द्रा टर्मिनस) के डिब्बों को अम्बाला में जोड़ दिया जाता है, उसी प्रकार की व्यवस्था सच खंड एक्सप्रैस में प्रायोगिक रूप में की जा सकती है। इससे देशभर से पर्यटक, धार्मिक श्रद्धालु एवं आर्मी के अधिकारी एवं कर्मचारी सुविधाजनक रूप से हिमाचल प्रदेश आ-जा सकते हैं।

(ए) मेरा निवेदन है कि ऊना रेलवे स्टेशन से एक अतिरिक्त ट्रेन चलाई जाए जो दिल्ली, आगरा छावनी, ग्वालियर, झांसी, भोपाल और मनमाड तक जाए। इससे नॉर्थ सेंट्रल रेलवे, सेंट्रल रेलवे एवं साउथ सेंट्रेल रेलवे को हिमाचल प्रदेश से सीधे जोड़ा जा सकता है।

(बी) ऐसा करने से हिन्दू धर्मार्थी मथुरा-वृन्दावन वं शिर्डी सुविधाजनक रूप से जा सकते हैं।

(सी) सिख तीर्थ यात्री आनन्दपुर साहब जहां खालसा पंथ की नींव रखी गई थी, वहां सुविधा जनक रूप से दर्शनार्थ आ सकते हैं।

(डी) डिफेंस पर्सोनैल को आर्मी हैडक्वार्टर आने-जाने, दिल्ली, अम्बाला कैंट, मथुरा, आगरा कैंट, ग्वालियर, झांसी, भोपाल, मनमाड और औरंगाबाद आने-जाने में बहुत सुविधा होगी।

49. चुरुडू-टकारला-ऊना रेल में टॉयलेट की व्यवस्था करने के संबंध में- मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि ट्रेन नं.2सीएनए, आईसीएनए, जो चुरुडू-टकारला-नंगल डैम-चंडीगढ़-अम्बाला छावनी के लिए चलती है। यह छः घंटे की यात्रा है, लेकिन इस ट्रेन में टॉयलेट्स की कोई व्यवस्था नहीं है। इस कारण रेल यात्रियों को मूत्र एवं शौच जाने में अत्यन्त कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। विशेारूप से वृद्ध, महिला एवं बच्चों को तो बहुत भारी दिक्कत पेश आती है। अतः मेरा आग्रह है कि छः घंटे की यात्रा वाली इस रेलगाड़ी में टॉयलेट्स की व्यवस्था अवश्य की जाए।

*** DR. MIRZA MEHBOOB BEG (ANANTNAG):** When we talk about and even think of speaking on Rail Budget, we test the performance of the Railway Department on three things, railway safety, cleanliness and making railway stations a world class. Parameters on safety should come by number of accidents in a year, responsibility for accidents and efforts and measures taken or to be taken to prevent accidents. This is a good thinking that States ensuring trouble free train services and get more train services. On cleanliness we are not able to provide Green Toilets in the trains. We are not even near to convert our stations into world class stations.

In your Budget speech, Madam Railway Minister, you have not mentioned about reserves and revenues to make more and more improvements.

Privatizing Airports and bringing in private airlines was made a huge improvement in air travel. Why cannot we think of privatizing Railways? Madam, when you would take over as C.M. of West Bengal, after that Railway Budget can become part of General Budget so that it becomes a National Budget and not a State Budget.

Economic Survey, 2011 expresses concern over lack of progress in Railway infrastructure.

At Qazigund (Kashmir) 3 Prime Ministers Rajiv Jee, Gujral Jee and Deve Gowda Ji laid foundation stones to connect Kashmir with West of the country. Now, you are saying that 300 km route, 20 km from Qaziguad to Banihal railway line will be laid. Please tell us, when will Kashmir get connected with Jammu?

In Kashmir, we have lakhs and lakhs of unemployed youths looking for the jobs and Government is the only job provider, therefore it receives a big concern. Kashmir youth should get jobs in Railways as well as get their land compensation. These matters should get priority.

---

* Speech was laid on the Table

*श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा): मेरे संसदीय क्षेत्र में तीन लम्बित रेल परियोजनाएं हैं- (1) ईस्लामपुर-नटेशर रेलवे लाइन का अधूरा कार्य (2) दिनयांवां-शेखपुरा रेलवे लाइन का अधूरा कार्य (3) हरनौत रेल कोच फैक्ट्री का यथाशीघ्र चालू किए जाने के संबंध में। ये तीनों रेल की बहुत ही महत्वपूर्ण रेल परियोजनाएं हैं, जिनको पूर्व रेल मंत्री माननीय श्री नीतीश कुमार जी के समय में शिलान्यास किया गया था। लेकिन अभी तक ये तीनों रेल परियोजनाएं पूरी नहीं हो सकी हैं। इस रेल बजट में इन तीनों परियोजनाओं का कार्य युद्धस्तर पर चालू कर, इसी वित्तीय वर्-ा में इसको शुरू कर देना है। पूर्व मध्य रेलवे के अंतर्गत बख्तियारपुर-राजगीर-तिलैया रेलखंड के सभी स्टेशनों पर यात्रियों के लिए शुद्ध पेयजल सहित अन्य सभी बुनियादी सुविधाओं की कमी है। नालंदा स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र नहीं है। नई ट्रेन एवं बारम्बारता बढ़ाए जाने के बारे में।

1. राजगीर से मुम्बई तक के लिए एक नई सुपर फास्ट ट्रेन।
2. ईस्लामपुर से पटना तक एक लोकल इंटरसिटी एक्सप्रेस पटना से ईस्लामपुर जाने के लिए सुबह में एक भी ट्रेन नहीं है। ऐसी परिस्थिति में मेरी मांग है कि पटना से सुबह एक नयी ट्रेन शुरू की जाए।
3. मगध एक्सप्रेस 12391/12392 यह कभी भी ईस्लामपुर नहीं पहुंच पाती है, इसका ईस्लामपुर पहुंचना समय सुनिश्चित किया जाए।
4. पटना से अहमदाबाद 12947/12948 को रोज किया जाए। बिहार के काफी लोग गुजरात में रहते हैं।
5. कोलकाता-दिल्ली दुरन्तो एक्सप्रेस को सप्ताह में दो दिन अप और डाऊन वाया पटना कि जाए एवं इसका एक मिनट का ठहराव, पटना में किया जाए।

* Speech was laid on the Table.

6. लोकल ऐक्सप्रस 551-552-553-554 को सभी हॉल्ट एवं सभी स्टेशन पर रुकना सुनिश्चित किया जाए। इससे ईस्लामपुर और फतुहां के बीच के सभी गांवों के यात्रियों को फायदा होगा।
7. श्रमजीवी एक्सप्रेस 12391-12392 में मुगलसराय के बाद इसमें आरपीएसएफ के एक बिग्रेड को नियुक्त किया जाए ताकि इस गाड़ी में जो असमाजिक तत्व बैठते हैं, बोनाफाईड यात्रियों के साथ उलझते हैं, उनसे बेवजह झगड़ा करते हैं और उन्हें परेशान करते हैं और उनकी सीट पर उन्हें जबरदस्ती उठाकर खुद बैठ जाते हैं एवं राजगीर से मुगलसराय तक ट्रेन में आरपीएसएफ का एक बिग्रेड नियुक्त किया जाए ताकि बोनाफाईड यात्री को कोई परेशानी न हो।
8. 12353/12354 आनन्द बिहार-पटना गरीब रथ को आगे बढ़ाकर भागलपुर तक कर दिया गया है लेकिन इसका ठहराव बख्तियारपुर में कर दिया जाता है तो मेरे संसदीय क्षेत्र नालन्दा के निवासियों को दिल्ली जाने में बहुत सहुलियत होगी। मेरी उपरोक्त मांगों को पूरा करने में रेल मंत्रालय कोई कोरकसर न छोड़े। यही मेरी मांग है।

*श्रीमती ज्योति धुर्वे (बेतूल): मैं माननीया रेल मंत्री महोदया का ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र की कुछ समस्याओं की ओर आकर्नित करना चाहती हूं।

भारतीय रेल प्रणाली एक ही प्रबंधन व्यवस्था के अधीन विश्व की सबसे बड़ी रेल प्रणाली है जो कि लगभग 63,974 कि.मी. लंबाई वाला रेल मार्ग परिचालन का बेड़ा है। इसमें प्रतिदिन लगभग करोड़ों की संख्या में यात्री सफर करते हैं।

रेल मंत्री महोदया ने इस रेल बजट में कई जगहों पर संयंत्र, रेल आधरित फैक्टरियां, कोच फैक्ट्री आदि शुरू करने की बात कही है परन्तु मध्य प्रदेश को इन सबसे महरूम रखा है। इस वर्न के रेल बजट में माननीय रेल मंत्री महोदया ने मध्य प्रदेश सहित मेरे संसदीय क्षेत्र के साथ सौतेला व्यवहार किया है। मेरा यही कहना है कि क्या मध्य प्रदेश में ऐसा कोई स्थान नहीं है जहां पर रेल आधारित फैक्ट्रियों का निर्माण किया जा सके। जबकि मध्य प्रदेश क्षेत्रफल के हिसाब से काफी बड़ा प्रदेश है एवं यह भारत के मध्य में स्थित होने के बावजूद इसे कोई खास सौगाते नहीं मिल पाई।

इस रेल बजट में जिन 236 आदर्श स्टेशनों की सूची जारी की है उसमें भी मेरे संसदीय क्षेत्र के किसी भी रेलवे स्टेशन को नहीं लिया गया है जबकि मुलताई रेलवे स्टेशन जो कि पवित्र नदी मॉ ताप्ती का उद्गम स्थल है उसे आदर्श स्टेशन घोनित करने के संबंध में मैंने कई बार पत्र लिखे हैं। यह रेल बजट पूरी तरह निराशाजनक रहा है। मेरे संसदीय क्षेत्र में कोई ट्रेन का स्टॉपेज नहीं दिया गया जिसके संबंध में मेरे द्वारा काफी समय से मांग की जा रही थी।

माननीय रेल मंत्री जी ने नई लाइन सर्वेक्षण हेतु वर्न 2011-12 की 107 स्थानों की जो सूची जारी की गई है उसमें भी मेरे संसदीय क्षेत्र का कोई सर्वेक्षण प्रस्ताव नहीं

* Speech was laid on the Table.

लिया गया जबकि वैतूल से मुलताई होते हुए अमरावती (महारा-ट्र) की ओर कोर्ड टेन रूट नहीं है जिसका की प्रस्ताव काफी पहले रेल मंत्रालय को भेजा जा चुका है।

मेरे संसदीय क्षेत्र में नेशनल हाईवे और रेलवे ट्रेक पर बसे जिले की अधिकांश आबादी के लिए ट्रेन ही परिवहन का मुख्य माध्यम है। हर साल की तरह इस साल भी रेल बजट से ट्रेनों के स्टॉपेज एवं सुविधाओं में बढ़ोत्तरी के संबंध में बहुत सी अपेक्षाएं थी जो कि पूरी नहीं हुई हैं।

मैं मेरे संसदीय क्षेत्र में रेल सुविधाओं के विस्तार एवं स्टॉपेज की ओर आपका ध्यान आकर्नित करना चाहूंगी। मेरा संसदीय क्षेत्र दो रेल जोन मुम्बई व जबलपुर के अंतर्गत आता है और इसी प्रकार मेरे संसदीय क्षेत्र का हरदा जिला भोपाल मंडल में व बैतूल जिला नागपुर मंडल के अंतर्गत आता है। इनके अंतर्गत आने वाले स्टेशनों पर रेलवे स्टापेजों की सुविधाएं पर्याप्त नहीं है वह निम्न हैं-

नागपुर रेल मंडल

1. बैतूल रेलवे स्टेशन-बैतूल रेलवे स्टेशन मेरे संसदीय क्षेत्र का जिला मुख्यालय होने के बावजूद निम्न ट्रेनों का स्टॉपेज यहां पर नहीं है जिसका की स्टॉपेज दिया जाना उचित होगा- 12389/12390, चेन्नई-गया, 12539/12540 यशवंतपुर-लखनऊ, 12687/12688 चेन्नई-देहरादून, 14259/14260 रामेश्वरम-बनारस, 15015/15016 यशवंतपुर-गोरखपुर, 16317/16318 कन्याकुमारी-जम्मूतवी, 16687/16688 चेन्नई-जम्मूतवी, 17609/17610 पूर्णा-पटना एक्सप्रेस आदि।

- अन्य स्टेशनों की तरह बैतूल स्टेशन पर मैन्युअल इंक्वायरी सिस्टम की जरूरत है। लंबी दूरी पर चलने वाली ट्रेनों में अक्सर कोच की पोजीशन बदलती रहती है।

- बैतूल से मुलताई होते हुए अमरावती (महारा-ट्र) जाने के लिए कोई ट्रेन लाइन नहीं हैं। बैतूल से अमरावती जाने के लिए एकमात्र साधन बस द्वारा ही जाना पड़ता है। जिससे की काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। कृपया नई लाइन शुरू करने हेतु इस रूट के सर्वे को भी इस बजट में शामिल किया जाए।
- बैतूल स्टेशन पर प्लेटफार्मर नम्बर 1 से प्लेटफार्मर क्रमांक 2 पर विकलांग/बीमार एवं वृद्ध व्यक्तियों के आवागमन हेतु व्हील चेयर वाला ब्रिज निर्माण किया जाए।
- भोपाल-नागपुर के मध्य इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाई जाए।
- बैतूल रेलवे स्टेशन पर छोटे बड़े वाहनों के लिए 2 मुख्य प्रवेश द्वार है जिसमें एक ही मार्ग से भारी वाहनों का आवागमन होता है। माल गोदाम से भी आवागमन चलता है। अतः मध्यम श्रेणी के वाहनों के लिए दोनों प्रवेश द्वार के मध्य में पार्किंग स्थल को जोड़ते हुए प्रवेश द्वारा बनाया जाए।

2. घोड़ाडोंगरी रेलवे स्टेशन-

इस स्टेशन से 17 से 18 कि.मी. की दूरी पर सारनी में मध्य प्रदेश विद्युत मंडल का संयंत्र बिजली प्रदाय करने के लिए लगा हुआ है और पाथाखेड़ा में कोयले की खदाने हैं जिसमें की काफी दूर दराज से आए लोग कार्यरत हैं। यहां पर-

(अ) 12159/12160 नागपुर-जबलपुर-नागपुर ट्रेन का स्टापेज दिया जाना चाहिए क्योंकि मध्य प्रदेश विद्युत मंडल का मुख्यालय जबलपुर में हैं, जहां पर लोग बड़ी संख्या में जाते हैं। इसके अलावा- 12968/12967 जयपुर-चेन्नई, 12644/12804 स्वर्णजयन्ती, 12643/12803 स्वर्णजयन्ती, 12390/12389 चेन्नई गया एक्सप्रेस।

3. मुलताई रेलवे स्टेशन-

मध्य प्रदेश का महारा-ट्र सीमा लगा हुआ मेरे संसदीय क्षेत्र का प्रमुख रेलवे स्टेशन मुलताई हैं। मुलताई में सूर्यपूत्री मॉ ताप्ती नदी का उदगम स्थल होने के कारण इसे पवित्र नगरी घोनित किया हुआ है। इस स्थान का धार्मिक एवं व्यापारिक दृन्टि से काफी महत्व है। ताप्ती नदी का उद्गम स्थल होने से धार्मिक आस्था से जुड़ा हुआ है और इसी कारण ही प्रदेश सरकार द्वारा इसे पवित्र नगरी घोनित किया गया है। इसी के साथ ही व्यापारिक दृन्टि से भी यह बहुत बड़ा केन्द्र हैं तथा इस क्षेत्र के आस-पास की काफी आबादी मुलताई रेलवे स्टेशन पर आश्रित है। इस हेतु यहां पर निम्न ट्रेनों का स्टॉपेज होना चाहिए तथा मुलताई स्टेशन को आदर्श स्टेशन घोनित करना चाहिए। 12644/12804 स्वर्णजयन्ती एक्सप्रेस, 12643/12803 स्वर्णजयन्ती एक्सप्रेस, 12159/12160 नागपुर जबलपुर एक्सप्रेस, 12807/12808 समता एक्सप्रेस, 12615/12616 जीटी एक्सप्रेस, 12967/12968 जयपुर चेन्नई एक्सप्रेस।

- मुलताई स्टेशन के प्लेटफार्म क्रमांक 1 एवं 2 बने शेडो की लम्बाई बढ़ाई जाए।

4. आमला रेलवे स्टेशन-

1. 12159/12160 नागपुर-जबलपुर-नागपुर एक्सप्रेस
2. 12968/12967 जयपुर चेन्नई।
3. इसके अलावा आमला से छिंदवाड़ा के बीच चलने वाली पैसेंजर ट्रेन को बैतूल तक लाने की मांग लगातार उठ रही हैं। आमला-छिंदवाड़ा ट्रेन आमला में 11 घंटे खड़ी रहती है।

4. 51240/51239 आमला बैतूल शटल को इटारसी तक चलाया जाना चाहिए इस ट्रेन को बैतूल में 9 घंटे रोका जाता है जिसका सदुपयोग करके जनता को सुविधा एवं रेलवे की आय में वृद्धि होगी।

3. बरबटपुर रेलवे स्टेशन

जयन्ती जनता एक्सप्रेस का स्टापेज दिया जाए।

इसके अतिरिक्त भोपाल से नागपुर एवं नागपुर से भोपाल के लिए प्रतिदिन इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाई जाए। इस क्षेत्र का अधिकांश यातायात व व्यापार भोपाल नागपुर है।

भोपाल रेल मंडल

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत हरदा जिला भोपाल रेलमंडल के अंतर्गत आता है। पश्चिम मध्य रेल के भोपाल मंडल के अंतर्गत मेरे संसदीय क्षेत्र के तीन प्रमुख रेलवे स्टेशन टिमरनी, हरदा एवं खिरकिया आते हैं।

हरदा रेलवे स्टेशन-

1. हरदा जिला मुख्यालय है तथा इटारसी-मुम्बई प्रमुख रेलवे ट्रैक पर स्थित होने से यहां से अनेक ट्रेन निकलती हैं। हरदा नगर के मध्य रेलवे फाटक है जिसको रा-ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 59(ए) एवं खंडवा-होशंगाबाद मार्ग क्रास करता है तथा इन मार्गों पर वाहनों का आना-जान काफी अधिक मात्रा में हैं। इटारसी-मुम्बई के इस प्रमुख रेलवे ट्रैक से गाड़ियों के आने-जाने से यह रेलवे फाटक अधिकांश समय बंद रहता है जिससे इस फाटक को क्रास कर आने-जाने वाले वाहनों की काफी लम्बी-लम्बी कतारें लग जाती हैं जिससे आम नागरिकों को काफी असुविधाओं का सामना करना पड़ता हैं। अतः इस रेलवे फाटक पर ओवर ब्रिज बनाए जाने हेतु कार्यवाही की जाए।

2. हरदा रेलवे स्टेशन से काफी अधिक संख्या में लोग यात्रा करते हैं। यहां के लोगों की मांग है क इस रेलवे स्टेशन पर 12715/12716 अमृतसर-नांदेड़ सचखंड एक्सप्रेस, 15217/15218, 15219/15220 पवन एक्सप्रेस, 12627/12628 बैंगलोर नई दिल्ली (कर्नाटक एक्सप्रेस) तथा 12149/12150 पूणे पटना एक्सप्रेस का स्टापेज दिया जाए जिससे इस रेलवे स्टेशन से यात्रा करनेवाले यात्रियों को सुविधा प्राप्त हो सके।

खिरकिया रेलवे स्टेशन- यह रेलवे स्टेशन पश्चिम मध्य रेलवे का इटारसी-मुम्बई के बीच प्रमुख रेलवे स्टेशन हैं तथा हरदा जिले का प्रमुख व्यापारिक केन्द्र हैं। यहां से काफी संख्या में लोग ट्रेन से यात्रा करते हैं किन्तु बहुत कम ट्रेनों के स्टॉपेज होने के कारण जनता को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। इस रेलवे स्टेशन पर खिरकिया एवं आस-पास के क्षेत्र की काफी जनता आश्रित है। इस रेलवे स्टेशन पर 19045/19046, 19047/19048 ताप्ती गंगा एक्सप्रेस, 15217/15218, 15219/15220 पवन एक्सप्रेस तथा झेलम एक्सप्रेस का स्टापेज जनहित में जनहित हैं।

1. काफी संख्या में लोग छोटे-छोटे स्टेशनों तक यात्रा करते हैं अतः लोगों की मांग हैं कि बीड़-खंडवा पेसेन्जर को इटारसी तक बढ़ा दिया जाए जिससे छोटे स्टेशनों पर यात्रा करनेवाले यात्रियों को सुविधा हो सके। साथ ही इटारसी-चोपन-भुसावल पेसेन्जर में बोगियों की संख्या बढ़ाई जाए जिससे छोटे-छोटे स्टेशनों पर यात्रा करनेवाले लोगों को सुविधा प्राप्त हो सके।

टिमरनी रेलवे स्टेशन-

1. टिमरनी रेलवे स्टेशन पर ताप्ती गंगा एवं पवन एक्सप्रेस के स्टापेज की मांग यहां के लोगों द्वारा काफी लम्बे समय से की जा रही है किन्तु अभी तक इस

संबंध में कोई कार्यवाही नहीं हुई है। क्षेत्र के लोगों को सुविधा की दृ‍ष्टि से इन गाड़ियों के स्टापेज दिए जाने हेतु कार्यवाही की जाए।

2. इसके अतिरिक्त इटारसी-भुसावल लाइन पर जयपुर एवं जोधपुर के लिए रेल नहीं चलती हैं अतः जोधपुर-जयपुर पैसेंजर को भुसावल-जोधपुर वाया भोपाल चलाए जाने से हरदा जिले के लोगों को जयपुर-जोधपुर आवागमन में काफी सुविधा होगी।

इसके अतिरिक्त सभी स्टेशनों पर निम्न सुविधाएं भी होना चाहिए-

1. ट्रेनों की जानकारी के लिए सही व्यवस्था हो एवं पूछताछ के लिए टेलीफोन भी लगे।
2. फ्लाइंग स्कवाड के टीटीई चेकिंग करते समय नेमप्लेट नहीं लगाते जिससे असली नकली की पहचान नहीं हो पाती है।
3. रेलवे कैटिन में खान-पान की सामग्री रेल लिस्ट से अधिक दाम पर बिकती हैं।
4. सभी प्लेटफार्म पर पुलिस चौकी एवं प्राथमिक उपचार सुविधा अनिवार्य कर देना चाहिए।
5. खान-पान की ट्रालियां निर्धारित स्थल पर ही खड़ी होना चाहिए।
6. सभी स्टेशनों पर शेड एवं पानी के साफ पानी की व्यवस्था होना चाहिए।
7. आज भी कई ट्रेनों में बेडिंग साफ सुथरी नहीं दी जाती हैं।
8. रेलवे टिकट कनफर्म करने हेतु रेल मंत्रालय में लेटर देने के बावजूद कई बार टिकट कनफर्म नहीं हो पाता है।
9. ट्रेनों में जनरल बोगियों की संख्या बढ़ाना चाहिए क्योंकि कम बोगियां होने के कारण गरीब यात्रियों को यात्रा करने में काफी कठिनाइयां होती हैं।

अतः रेल मंत्रालय को उपर्युक्त स्थितियों में सुधार लाने की बहुत अधिक आवश्यकता है। इसके बगैर रेलवे की पूर्ण सुविधाओं का फायदा इस देश की जनता को नहीं मिल पाएगा।

*** श्री दानवे रावसाहेब पाटील (जालना):** मैं रेल मंत्री जी ने जो 2011-12 का रेल बजट प्रस्तुत किया है, इसका विरोध करता हूं । इस बजट को पढ़ने के बाद ऐसा लगा कि यूपीए की सरकार ने लगातार आम आदमी की बात कही है, लेकिन रेल बजट और आम बजट में कहीं भी आम आदमी के लिए कुछ दिखाया नहीं गया, आम आदमी कौन है, जिसको बंगाली भा-ा आती है, वही आम आदमी है क्या? यह बजट में जो वायदे किए गए वे तो छोड़ो, इस साल 2010-11 को जो वायदे किए, वह भी आज तक पूरे नहीं किए और आज भी वायदे के सिवा कुछ भी नहीं।

मेरा संसदीय क्षेत्र जालना है, वहां से धनबाद-नागपुर-कोल्हापुर दीक्षाभूमि एक्सप्रेस जाती है लेकिन जालना में रूकती नहीं। जालना एक विकसित औद्योगिक क्षेत्र है। स्टील और बीज का उत्पादन बड़े पैमाने पर है। बिहार, उत्तरप्रदेश से बड़ी तादाद में लोगों की आवाजाही होती है। लोग आंदोलन कर रहे हैं। आज ही जालना में रेल रोको जनता सर्वपक्षीय कर रहे हैं। मैं आपसे विनती करता हूं कि गाड़ी जालना स्टेशन पर रोकी जाय। मेरे क्षेत्र जालना के लोगों की पुरानी मांग है। जालना खाम गाव रेलवे लाइन दी जाए यानी मराठवाड़ा विदर्भ और पश्चिम महारा-ट्र से सीधा संपर्क हो सके।

जलगांव-अजंता-वेरूल-शोलापुर यह सर्वे हो रहा है लेकिन आज तक इसके बारे में बजट में कोई प्रावधान नहीं है। खामगांव जालना यह बारहवीं पंचव-ीय योजना में शामिल करने की बात कही लेकिन जल्द से जल्द दोनों रेलवे लाइन बजट में डालकर जल्द से जल्द करने का क-ट करें। मान्यवर, यह मेरी रेल मंत्री से आपके माध्यम से विनती है औरंगाबाद से परभणी तक बहुत ऐसे अनमैन्ड गेट हैं वहां तुरंत चौकीदार लगाकर गेट बनाया जाए।

---

* Speech was laid on the Table

* **SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE) :** I would like to make my comments and make some proposals to incorporate in the Budget proposal.

Let me say at the outset that this seems as good as elections oriented document keeping in the mind West Bengal State assembly election. It is not out of place to mention that there are large number of last year declared projects, which not yet been taken up. Again came the further announcement. But question is how the proposed projects would be executed with providing adequate funding. Source of funding not has been mentioned. What about the approval of Planning Commission. So this is not a Budget in the real sense but a wish list of the Minister.

Let me touch the points related to my Parliamentary Constituency. To be noted that the people of Kharagpur generally get enthused when Railway Minister visits the place. The expectation goes up with an anticipation that the main problem would be sorted out at the earliest. That happened when Mr. Gani Khan Choudhari had visited. Electrification from Kharagpur to Midnapur had been made. After visit of Lalu Prasadji a large number of enlisted gangmen youth got recruited. This time Madam Minister made public assurance that Sukhi Griha project would be secured in Kharagpur and that would secure permanent settlement of the people who have been living in the Railway land decades together. But it is amazing that in the Budget proposal Khargapur is not taken up for such project. This is a clear denial of her public assurance. Now about Adarsh station-Dantan, Bakhrabad, Narayangarh, Kolaikunda should be declared under this category.

Halt station – Kansai in between Gokulpur and Midnapur .

Upgradation : Giri Maidan station should be upgraded into crossing station with necessary facilities like FOB and 2nd platform.

* Speech was laid on the Table.

New line-from Belda to Kanthi and from Digha to Balichak via Egra. Survey work should be completed and construction of new line should be started. Modernisation of KGP workshop and inner printing press should be made.

New Train : At least one new passenger train EMU should be introduced from Kharagpur to Balasore immediately.

Kgp station : Installation of escalator, augmentation and renovation of Khargpur Jn. along with providing sufficient funding for bus stand in the Railway area should be taken up.

I draw the attention of the Minister to the above and seek her intervention at the earliest.

SHRIMATI J. HELEN DAVIDSON (KANYAKUMARI): Respected Chairman, Sir, I am very much thankful to you for giving an opportunity to speak on the Railway Budget 2011-12.

I rise to congratulate the hon. Railway Minister Mamata Ji for presenting a people-friendly Railway Budget. Also, I express my gratitude to the UPA Government for the steps taken for better facilities of passengers.

I would like to thank the hon. Railway Minister for considering the long-pending demand of the people, our leader, Tamil Nadu Chief Minister Dr. Kalaignar's demand and MPs' demand that the Chennai-Tiruchendur Express is made daily train from weekly once. I also thank the Minister for the introduction of DEMU train from Dharmapuri to Bangalore and MEMU services from Nagercoil to Kollam.

I thank her also for the introduction of gauge conversion of Palani-Pollachi line and also for the announcement that all the unmanned level crossings will be manned to avoid accidents.

Mr. Chairman, Sir, safety and security is very important for the railway passengers. More number of police forces should be deployed in all the trains and, particularly in ladies' coaches. Recently, in one incident a lady in Kerala was thrown out of the coach and killed while traveling in a train. It is a thrilling matter.

Comment [m41]: Ctd. By y2

A large number of lady passengers are travelling alone in various trains. Lady security personnel must be deployed for their safe journey as people consider that train journey is the safest mode of journey. Trains should be kept thoroughly clean. There should be insect-free coaches. Availability of plenty of drinking water is a must. Modern methods of waste management should be adopted in trains and railway stations.

My humble request to the hon. Railway Minister is to give proper attention for MPs. In all major Railway functions like opening of new buildings, starting of new trains, etc., the people's representative, that is, the local MP, is not invited. This is very unfortunate. Most of the time when MPs request for the release of

emergency quota for the confirmation of waiting list tickets, it is not done. So, emergency quota should be increased.

The revenue of the Railways is increasing every year. Funds are allocated every year to new projects, but work starts very late causing slow progress. After the allocation of funds, work should start immediately. I appeal to the Minister to allocate more and more funds for the on-going projects in our constituency for the early completion of the work.

Beautification of all railway approach roads is very important. This part is being neglected. To avoid delay of many trains, some new policies should be formulated. The people of entire Tamil Nadu are very much disappointed with this Railway Budget. We have demanded doubling of the line between Chengalpattu and Kanyakumari as also between Nagercoil and Trivandrum; but it has not found a place in this Budget. It seems that the Ministry of Railways thinks that only Chennai is in Tamil Nadu. Year after year no amount is allocated for southern Tamil Nadu and the Ministry simply keeps neglecting other areas beyond Chennai, up to Kanyakumari. I request the hon. Railway Minister to pay special attention for implementing the doubling of line between Chengalpattu and Kanyakumari as also between Trivandrum and Nagercoil by allocating enough funds for this project at the earliest.

Rayapura Railway Station, which is the oldest railway station, should be made a passenger terminal. All trains coming from North India to Chennai should be stopped at Thiruvotiyur Station for alighting passengers, so that the Central Station would be relieved of congestion.

There is a long pending demand of the people of Dharmapuri to establish a new railway link of 27 kms. between Dharmapuri and Morapur at an approximate cost of Rs.109 crore. It is very much disappointing that the Railway Ministry has not taken up this project in spite of repeated representations. I request the hon. Railway Minister to pay special attention for this project and fulfil the dreams of

the people of Dharmapuri. I request that the Golden Train Workshop at Thiruchirapalli and Madurai be converted into a Coach Building Unit.

For the larger interest of the people of my constituency, I make some demands and request that they may be immediately implemented. My constituency people's long time demand is for the formation of Parvathipruam Railway Station which is situated in NH 47 and having a number of educational institutions and hospitals, so that they can have access to Parvathipuram. Nagercoil town station should be developed. Train terminal facility at Kanyakumari and Nagercoil stations is required.

Bangalore to Nagercoil train which was announced in the Railway Budget of 2010-11 started operating from February 2011. This is running at an inconvenient time at both ends without stopping at important places like Sattur, Kovilpatty, Dindigul, Karur and Dharmapuri. There is a demand to allow stoppage at all main stations with the frequency of daily service. Presently, it is a weekly train.

Delhi is accommodating more than 30 lakh Tamil people, out of which more than 40 per cent people are from Central and South Tamil Nadu. The Indian Railways run maximum number of trains up to Chennai Central only. My request is to increase the frequency of Thirukkural Express as there is no connecting train from Chennai to travel to Central and South Tamil Nadu.

Comment [K42]: cd. by z2

Moreover, the train has been running as a weekly train for more than eight years. There is a big demand of people for introduction of a new train between Kollam and Velankanni *via* Nagercoil. For the benefit of a large number of passengers of Tamil Nadu and Kerala, please consider it on a priority basis.

Many trains coming from Kerala are crossing through Kanyakumari constituency, but have no stoppage at one of the major stations, Kuzithurai. So, there is a demand for stoppage of these trains at Kuzithurai.

Mr. Chairman, Sir, as you are aware, Kanyakumari is an important tourist destination. Foreign tourists from all over the world as well as tourists from all

over the country are visiting Kanyakumari in huge number every year. So, a huge amount of revenue is generated to the Government through the Railways. Therefore, we demand to include Kanyakumari in the list of stations under Rail Tourism.

I would request the hon. Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee, to consider these demands of the people and do the needful in public interest. Thank you.

***DR. KIRIT PREMJIBHAI SOLANKI (AHMEDABAD WEST):** It is unfortunate that since many years the allocation of main railway budget is to the State from Railway Ministers they are representing. It is not a healthy sign for democracy.

During the regime of UPA-2 Ministry, the present Railway Minister has prepared the Union Railway Budget and if it is for particular state. It is more serious that this Budget is presented only with the view to have assembly election of that particular State. Chairman Sir, this sort of approach is not fair for the federal structure of the country and for democratic system also. I am representing Ahmedabad constituency of Gujarat System. In the Budget it is an illusion for Gujarat.

1. Our demand to set up terminal station of Sabarmati and Maninagar are ignored. Since Kalupur railway station is over burden and it is in congested area, there need of the hour to start Sabarmati and Maninagar Railway Station and to turn long routes trains from there.
2. Our need to start New trains are not accepted in this budget.

i) Ahmedabad-Rajkot-Hapa Shatabdi Train. Since there is not a single high profile train in Saurashrtra, it is badly needed.
ii) Ahmedabad-Delhi Duranto Express.
iii) Ahmedabad-Delhi Rajdhani Express via Anand, Dakor and Godhara.
iv) Ahmedabad-Jaipur Shatabadi Train
v) Ahmedabad-Haridwar-Deharadum Superfast Express
vi) Ahmedabad-Amritsar Superfast.
vii) Palan-Mumbai Superfast.

---

* Speech was laid on the Table

3. Gauge Conversion: Following are the demands (Broad guage)

i) Ahmedabad-Botad-Bhavnagar

ii) Ramuj-Chanasma-Beeharaji-Katosan and Kalol

iii) Ahmedabad-Udaipur

4. New Broad gage Lines

i) Chanasma-Harij-Radhanpur

ii) Ahmedabad-Mehana-Delhi double line

5. Different Intercity trains between Ahmedabad to Patan, Palanpur, Rajkot, Bhuj, Bhavnagar, Surat, etc.

6. Head Quarter of Western Railway to Ahmedabad.

It is a long standing demand and manor network of western railway and revenue is from Gujarat. Hence it is very important to shift the Headquarter of Western Railway to Ahmedabad.

In this budget, there are many announcement if surveys of different lines which is quite illusive and earlier also such many survey had been carried out without any concrete results.

I demand the declaration of various surveys should be completed in time limits and thereafter necessary actions should be taken in due course of time. The Railway Minister should give assurance in this regard.

Regarding present Rajadhani Train between Ahmedabad and Delhi, I strongly demand to have official stoppage at Sabarmati on both the ways.

The rest of Ahmedabd-Delhi Rajdhandi should be replaced with German reck.

***श्रीमती जे. शांता (बेल्लारी) :**

रेल मंत्री जी ने सालाना बजट प्रस्तुत कर दिया है । ऐसा करना उनका संवैधानिक दायित्व था । लेकिन कुछ मौलिक प्रश्न है, जिनका जवाब अब देश को जरूर चाहिए । आम जनता या रेल बजट एक विशुद्ध आर्थिक-क्रियाकलाप है, जिसका सीधा संबंध देश के विकास से होता है । जनता बड़े ही निर्दो-ा-भाव से संबंधित मंत्रियों से उम्मीद करती है कि उनकी समस्याओं का समाधान होगा, उन्हें राहत मिलेगी, बेहतर सुविधाएं मिलेंगी और इसकी प्रक्रिया में कोई भेदभाव नहीं बरता जाएगा । लेकिन क्या ऐसा हो पाता है ?

स्वतंत्रता प्राप्ति के 64 व-ार् बाद के भारत की आर्थिक नीति में क्या आज भी राजनीति का खेल होता रहेगा ? चुनाव में राजनीति समझ में आती है लेकिन बजट में राजनीति रा-ट्रधर्म के विरूद्ध है । पद का उपयोग निहित राजनीतिक लाभ के लिए करना राजनीतिक पाप है । आज पूरे देश में क्या चर्चा है ? मामूली समझबूझ रखने वाला आदमी भी कह रहा है कि पश्चिम बंगाल में चुनाव है इसलिए दीदी ने बंगाल के लिए पिटारा खोल दिया है । क्या मंत्री बंगाल का होगा तो मेट्रो कोच फैक्टरी, औद्योगिक पार्क, रेलवे सॉफ्टवेयर सेंटर, ट्रेक मशीन इंडस्ट्री खुलेगी ? क्या दुरान्तो गाड़ी, तमाम एक्सप्रेस एवं पैसेन्जर गाड़ियां, 'डेमू', 'मेमू' सेवाओं तथा सभी प्रकार की यात्री सेवाओं की झड़ी महज एक राज्य को ध्यान में रखकर लगा दी जाएगी ? क्या देश का केन्द्रीय मंत्रालय एक आदमी के मनमर्जी पर छोड़ दिया जाएगा ? देश उस मुकाम पर पहुंच चुका है, जहां उसे अब इन सभी प्रश्नों का उत्तर चाहिए । मेरी शिकायत किसी व्यक्ति से नहीं है । व्यवस्था से है । इसके पहले रेल मंत्री बिहार से थे । तब बजट में बिहार ही छाया रहता था । मेरा प्रश्न है कि यह अंधी परंपरा कब समाप्त होगी ? मंत्रालयों में नीति निर्धारण करते समय या बजट तैयार करते समय 'व्यक्तिवादी दृ-टिकोण' के स्थान पर 'व्यावसायिक दृ-टिकोण' कब अपनाया जाएगा ? यह प्रश्न देश की नई पीढ़ी को आंदोलित कर रहा है । आम लोगों में बजट के प्रति अनास्था पैदा हो रही है । लोग पूरे खिलवाड़ को समझ रहे हैं । लोग कहते हैं कि हमारी लोकतांत्रिक व्यवस्था के भीतर राजतंत्र की मानसिकता निवास करती है । लोकतंत्र सामूहिक निर्णय में विश्वास करता है । जबकि राजतंत्र

---

* Speech was laid on the Table

व्यक्ति केन्द्रित होता है । जरूरत इस बात की है कि एक नि-पक्ष तंत्र विकसित किया जाए, जो किसी व्यक्ति के इशारे पर निर्णय न लेकर सामूहिक हित को ध्यान में रखकर निर्णय ले । विशे-ज्ञों की राय का सम्मान होना चाहिए । किसी राज्य का मंत्री राज्य के हितों का ध्यान रखेगा, लेकिन केन्द्र का मंत्री पूरे देश का ध्यान रखेगा । यह बात सुनिश्चित की जानी चाहिए ।

मैं एक और मौलिक प्रश्न उठाना चाहती हूं । अभी ज्यादा दिन नहीं हुए हैं । यूपीए-प्रथम के कार्यकाल के दौरान हम सबने, पूरे देश ने देखा और या यूं कहें कि हमें दिखाया गया कि भारतीय रेल विकास के सातवें आसमान पर पहुंच चुकी है । चूंकि मंत्री जी बड़े दबंग थे, इसलिए उनकी घो-णाएं ताल ठोककर हुआ करती थी । देश को न जाने क्या-क्या स्वप्न दिखाया गया ? रेलवे के पास 'सरप्लस मनी' का भंडार बताया गया । मंत्री जी ने देश-विदेश में वाह-वाही लूटी । लेकिन वे भूल गए कि शब्दों की बाजीगरी तथा आंकड़ों के खिलवाड़ से आप आज के व्यक्ति को बेवकूफ नहीं बना सकते । उन्हें अपने राज्य में इसका राजनीतिक खामियाजा भी भुगतना पड़ा । उन्होंने बेशक रेलवे के बेहतर सेहत का ढिंढोरा पीटा हो, लेकिन हालात इतने खराब थे कि ममता को मंत्री बनते ही अपने पूर्ववर्ती मंत्री के कार्यकलाप के बारे में 'श्वेत पत्र' लाना पड़ा । देश को भी हकीकत का पता चल गया । इस बजट में ममता जी ने स्वयं स्वीकार किया है कि रेलवे एक संकट की घड़ी से गुजर रही है । आर्थिक संकट सिर चढ़कर बोल रहा है । मेरा मौलिक प्रश्न यह है कि देश को रेलवे की सही तस्वीर का पता कैसे चलेगा ? सरकारी आंकड़ों से भी लोगों का मोह भंग हो रहा है। लोग समझते हें कि आंकड़े विकृत होते हैं, झूठे होते हैं, अपनी-अपनी सुविधाओं के अनुसार प्रस्तुत किए जाते हैं । वर्ना मंत्री बदल जाने से आंकड़े नहीं बदलने चाहिए थे । जिस रेलवे को सातवें आसमान पर चढ़ा दिखाया गया था, उसे रातों-रात संकटग्रस्त अवस्था में नहीं पाया जाना चाहिए था। सरकार में बैठकर आंकड़ों तथा तथ्यों को अपनी सुविधा-असुविधा के अनुसार तोड़ना-मरोड़ना न केवल देश के लिए अहितकारी है, बल्कि अनैतिक व अपराधिक आचरण है । यह एक छल है, प्रपंच है, धोखा है और पद का दुरूपयोग है ।

मैं सचेत करना चाहूंगी कि देश का नागरिक सजग हो चुका है । वह राजकाज में ईमानदारी और प्रपंच में फर्क समझता है । आप आज की पीढ़ी को अंधकार में, झूठ-फरेब के जाल में नहीं फंसा सकते । देश सच्चाई जानना चाहता है । सरकारी आंकड़े सच्चाई पर आधारित होने ही चाहिए। यह जन आस्था का प्रश्न है । जिन रिपोर्टों और सिफारिशो को हमारे विशे-ज्ञ, नौकरशाह पेशेवर

तरीके से तैयार करते हैं और जो सही आंकड़ों पर भी आधारित होते हैं, उसे सरकार कलम के एक झटके से बदल देती है । यह लोकतंत्र के लिए एक खतरनाक प्रवृत्ति है और देश के हित के विरूद्ध है । इस पर अंकुश लगना चाहिए ।

मैं रेल बजट के कुछ प्रावधानों पर टिप्पणी करना चाहूंगी । ममता जी ने नई रेलगाड़ियों का एलान करने, मौजूदा ट्रेनों के फेरे बढ़ाने और यात्री व मालभाड़े को न बढ़ाकर वाह-वाही लूटने की कोशिश की है । हालांकि इस क्रम में रेलवे की चुनौतियों से निबटने हेतु कोई यथोचित रोडमेप पेश नहीं किया गया है । नई योजनाओं का एलान ठीक है । लेकिन इनको मूर्त्त रूप देने के लिए धन के प्रबंधन पर पर्याप्त विचार नहीं किया गया है । बजट के आंकड़ों से पता चलता है कि रेलवे 100 रू0 कमाने के लिए 95 रू0 खर्च कर रहा है । इसे किसी भी दृन्टि से बेहतर परिवहन समानुपातिक आंकड़ा नहीं कहा जा सकता है । इससे यह आशंका भी प्रबल होती है कि लाभ के अभाव में रेलवे नई परियोजनाओं को अपने बूते पर क्रियान्वित कर पाने में समर्थ नहीं हो पाएगी । सब जानते हैं कि ममता को पिछले घो-णाएं अब भी क्रियान्वयन की बाट जोह रही है । मौजूदा जरूरतों के अनुसार सिग्नल लाइनों को डबल करने तथा उन्हें और विस्तारित करने की दरकार थी । नई रेल घोन्ति कर दी जाती है लेकिन रेलवे ट्रैक की सुधि लेने वाला कोई नहीं होता । फिलहाल हमारा पूरा रेल नेटवक इतना व्यस्त और दबाव में है कि वस्तुतः नई गाड़ियों के लिए गुंजाइश नहीं है । स्टेशनों पर बढ़ती भीड़-भाड़, रेलगाड़ियों तथा प्लेटफार्मों की साफ-सफाई, खान-पान व्यवस्था, समय पर गाड़ियों का चलना, सुरक्षित यात्रा, महिला-यात्रियों की समस्याएं - ये सभी मुद्दे मंत्री जी को विचलित नहीं कर पायीं । उनका ध्यान इन महत्वपूर्ण मुद्दों पर न जाकर बंगाल के चुनाव पर ही केन्द्रित रहा । अन्यथा वे इन पर अवश्य ध्यान देती । इनमें से 'सुरक्षा' का प्रश्न सबसे महत्वपूर्ण है । लगभग प्रति वर्न रेल दुर्घटनाओं में यात्रियों की बड़ी संख्या में जान गंवानी पड़ती है । इसके लिए नई प्रौद्योगिकी की व्यापक सहायता लेने की आवश्यकता है । ट्रेनों की संख्या लगातार बढ़ते जाने से थोड़ी सी मानवीय चूक बड़ी दुर्घटनाओं की वजह बन जाती है । सिग्नल प्रणाली में सुधार कर इन्हें काफी हद तक रोका जा सकता है । बहुत दिनों से गाड़ियों की भिडंत रोकने के लिए टक्कर-रोधी उपकरण की बात होती रही है । अब जाकर रेल मंत्री ने एलान किया है कि रेलवे अपने 6 जोनों में टक्कर-रोधी उपकरण लगाएगी । मेरा प्रश्न है कि बाकी 10 जोन के लोगों ने क्या अपराध किया है कि

उन्हें भाग्य भरोसे छोड़ा जा रहा है ? क्या उन लोगों की जान प्यारी नहीं है ? बेहतर होता कि सभी 17 जोन में इस प्रणाली को लगाने की घो-णा की जाती । इसे अभी भी किया जा सकता है ।

यह रेल बजट क्षेत्रीय वि-मताओं को बढ़ावा देने वाला है । इसमें रेलवे के समक्ष खड़ी वास्तविक चुनौतियों से मुंह मोड़ा गया है और एक-पक्षीय इन्द्रधनु-षीय चित्र प्रस्तुत करने का प्रयास किया गया है । रेल मंत्री जी महिला है । महिला होने के नाते मैं भी उनसे पूछा चाहूंगी कि महिलाओं के नाम पर बुजुर्ग महिलाओं की रियायत की आयु को 60 व-र्ष से घटाकर 58 साल कर देने के अलावा उन्होंने और क्या किया है ? कामकाजी महिलाओं की तादाद लगातार बढ़ रही है । क्या उनके लिए नयी स्पेशल ट्रेने नहीं चलायी जानी चाहिए ? क्या शहरों की लोकल गाड़ियों में लेडीज कोच की संख्या में इजाफा नहीं किया जा सकता था ? लंबी दूरी की गाड़ियों में महिलाओं की सुरक्षा एक बड़ा मुद्दा है । महिला यात्री लेडीज कोच में अपराधियों का घुसना, उनके साथ लूटपाट, छेड़छाड़ की घटनाएं रोज सामने आती रहती है । इसलिए मेरा कहना है कि ममता जी कम से कम महिला होने के नाते इन वि-षयों के प्रति थोड़ी तो संवेदनशीलता दिखाती । वे महिला धर्म को भी भूल गई ।

दक्षिण भारत के लोग माइक्रोस्कॉप लगाकर रेल मंत्री जी को ढूंढ रहे हैं । मैं जिस प्रदेश से आती हूं, वहां के लोगों ने रेल मंत्री जी से बड़ी-बड़ी उम्मीदें बांध रखी थी । लेकिन उनकी उम्मीदों पर पानी फिर गया प्रतीत होता है । मेरे पास कर्नाटक के विभिन्न जोनों से यात्री-संघों/सलाहकार समितियों/विशे-ज्ञों/सजग नागरिकों के सुझाव तथा प्रतिवेदन आते रहते हैं । जिन्हें मैं जन प्रतिनिधि होने के नाते समय-समय पर संसद में विभिन्न माध्यमों से उठाती रहती हूं । मैंने शून्यकाल, नियम 377 तथा प्रश्नों के माध्यम से भी रेलवे से जुड़े अनेक प्रश्नों को सरकार तक पहुंचाने का कार्य किया । लेकिन रेल बजट की घो-णाओं को सुनकर मैं ठगी सी महसूस कर रही हूं । कर्नाटक के लिए कुछ नई ट्रेनें, नई लाइन बिछाने, दोहरीकरण तथा उन्नयन की बातें जरूर की गई हैं, लेकिन वह ऊंट के मुंह में जीरा के समान है । कर्नाटक, विशे-कर उसका बिल्लारी क्षेत्र कोयला, इस्पात, लोहा तथा अन्य उद्योगों के रूप में तेजी से भारत के मानचित्र पर उभर रहा है । वहां बड़े पैमाने पर खनन कार्य होता है । राज्य में रोड का नेटवर्क तेजी से बढ़ रहा है । लेकिन सब जानते हैं कि रेलवे राज्य सरकार के हाथ में नहीं होता है । वह केन्द्र के अधीन ही होता है और वहीं हम मात खा रहे हैं। उस क्षेत्र की प्रगति काफी हद तक रेलवे सुविधाओं पर निर्भर है । लेकिन हम सिवाय केन्द्र से

याचना करने, दबाव बनाने के अलावा और क्या कर सकते हैं ? निर्णय लेना हमारे हाथ में नहीं है । हमें भी अपने क्षेत्र के लोगों को जवाब देना पड़ता है ।

मैं संक्षेप में अपने क्षेत्र से जुड़ी रेल संबंधी कुछ मांगों को यहां पुनः दोहराना चाहूंगी और मंत्री महोदया से प्रार्थना करूंगी कि वे उन पर सहानुभूतिपूर्वक ध्यान देकर उन मांगों को पूरा करें ।

नई ट्रेनों का चलाया जाना

1. चैन्नई मुम्बई वाया न्यू पकाला - सोलापुर
2. यशवंतपुर-जोधपुर वाया गुण्टाकल
3. हुबली-चैन्नई वाया गड़ाग बेल्लारी
4. हुबली-सिकन्दराबाद वाया गड़ाग
5. मैसूर-विजयापुर वाया चित्रदुर्ग
6. धारवाड़-हुबली-गुलबर्ग

इंटरसिटी सर्विस

1. बेल्लारी से बंगलौर वाया रायदुर्ग
2. गुण्टाकल-हुबली-धारवाड़ वाया बेल्लारी
3. गुण्टाकल-हास्पेट

मौजूदा ट्रेनों का विस्तार

1. सोलापुर से ट्रेन संख्या 06554 को चैन्नई तक
2. यशवन्तपुर-सोलापुर ट्रेन संख्या 6551 को शिर्डी तक
3. कुर्ला-यशवंतपुर ट्रेन संख्या 01215 को चैन्नई तक
4. गुण्टाकल से ट्रेन संख्या 057471 को गुलबर्ग तक
5. हास्पेट से ट्रेन संख्या 56904 को गड़ाग तक
6. तिरूपति से ट्रेन संख्या 57475 को बेल्लारी तक

ट्रेनों की बारम्बारता बढ़ाना

1. यशवंतपुर से 06539 को सप्ताह में तीन बार चलाना
2. हुबली-विजयवाड़ा से 17225 को प्रतिदिन चलाना
3. कोल्हापुर-तिरूपति ट्रेन 17451 को प्रतिदिन चलाना

ट्रेन के समय में परिवर्तन

1. हुबली जाने वाली हम्पी एक्सप्रेस को 22.30 बजे चलाना
2. हुबली-तिरूपति ट्रेन सं. 57421 को 6 बजे चलाना

विकास योजनाएं

1. रायदुर्गा-पावागड़ा-तुमकुर नई रेल लाइन
2. बेल्लारी-गुलबर्गा वाया टेक्काला कोट नई रेललाइन

अंत में, मैं पूरी विनम्रता के साथ बेल्लारी के बारे में यह बताना चाहूंगी कि यह एक बड़ा शहर है, जिसे निगम का दर्जा प्राप्त है । लोह अयस्क बाहुल्य क्षेत्र होने के कारण हाल के व-ौं में यहां भारी संख्या में लोह तथा इस्पात उद्योग विकसित हुए हैं । इस जिले में रेल कोच फैक्टरी लगाना सर्वाधिक उपयुक्त रहेगा । वर्तमान में दक्षिण भारत में कोई भी कोच फैक्टरी नहीं है । बेल्लारी में रेल कोच फैक्टरी खुलने से वहां भवि-य में रेल कोच की बढ़ती मांग को आसानी से पूरा किया जा सकेगा ।

***श्री धनंजय सिंह (जौनपुर) :** मै सरकार का ध्यान इस तरफ आकृ-ट कराना चाहता हूं कि नीति निर्माताओं को व्यापक रा-ट्र हित में गंभीर होने की आवश्यकता है ।

मेरा ऐसा मानना है व जैसा कि जानकारी मिली है कि रेलवे गंभीर वित्तीय संकट से गुजर रहा है । अगर यही स्थिति बनी रही तो इसके गंभीर कारण उत्पन्न होने वाले consiquences देश के सामने जटिल व गंभीर समस्या उत्पन्न कर सकते हैं, रेलवे जो अभी कुछ समय पूर्व तक अभूतपूर्व लाभ में थी कहीं न कहीं अदूरदर्शिता की राह पर अग्रसर है । देश के इतने रणनीतिक महत्व की चीजों को गंभीरता से लिया जाना चाहिए ।

मेरा मानना है कि बहुत गुपचुप-गुपचुप, अहिस्ता-अहिस्ता, धीरे-धीरे जैसा कि पिछले दरवाजे से रेलवे के बहुत सारे कार्यों को ठेकेदारी के माध्यम से निजीकरण की ओर ढकेल दिया गया है व ढकेला जा रहा है । इसे रेलवे में आउटसोर्सिंग कहा जा रहा है । यह व्यवस्था पूरी तरह से श्रमिक अधिकारों की कीमत पर शुद्ध रूप से श्रमिकों के शो-ाण पर टिकी हुई व्यवस्था है । रेलवे में लाखों-लाखों के पद रिक्त हैं, यह सब क्या है ?

मेरा ऐसा मानना है कि वास्तव में रेलवे को परिवहन के परिदृश्य में विस्तृत (वृहद्) भूमिका में होना चाहिए । हमारे नीति निर्माता क्यों सड़क परिवहन पर अत्यधिक निर्भर है ? परिवहन के क्षेत्र में रेलवे से बेहतर कुछ भी नहीं हो सकता है । यदि हम इससे भटकेंगे तो देश भटकेगा । गठबंधन से ऊपर उठकर इसे गंभीरता से लिया जाना चाहिए ।

मेरा ऐसा मानना है कि परिवहन की जितनी भी व्यवस्थाएं इस देश में है इनमें समन्वय स्थापित कर एक रा-ट्रीय परिवहन नीति का निर्माण आज समय की मांग है और इसमें रेलवे की एक बड़ी भूमिका होनी चाहिए । सड़क परिवहन के विकल्प के रूप में मेट्रो रेल एक उदाहरण

---

* Speech was laid on the Table

है। आज परिवहन व्यवस्था को पुनर्भाऩित करने की आवश्यकता है । प्रधानमंत्री के नेतृत्व में एक समिति बनायी जाए । इस पर एक व्यापक रोड मैप तैयार किया जाए ।

रो-रो योजना के क्रमवार जोनल रेलवे में विस्तार करने की पिछले रेल बजट में घो-णा की गई थी । इसे बिल्कुल भी आगे नहीं बढ़ाया गया है जबकि यह योजना विभिन्न समस्याओं का एकसाथ निदान करती है तथा व्यापक रा-ट्रीय हित में है । जानकारी मिली है कि कृऩि मंत्रालय सब्जियों के ढुलाई हेतु रेल मंत्रालय की सहायता से एक प्रकार की व्यवस्था हेतु इच्छुक है । जहां रो-रो योजना से रेलवे को फायदा होगा वहीं दूसरी ओर इससे देश को अन्य फायदे होंगे ।

1. रिश्वतखोरी एवं मंहगाई नियंत्रण का एक स्थायी एवं कारगर उपाय है ।
2. सड़क दुर्घटनाओं में उल्लेखनीय कमी एवं सड़क परिवहन पर माल वहन के बोझ में कमी ।
3. पेट्रोलियम उत्पादों की खपत में उल्लेखनीय कमी के कारण सब्सिडी एवं वित्तीय घाटे में कमी ।
4. सामाजिक दृऩ्टि से एक श्रे-ठ पहल ।
5. कृऩि उत्पादों के विपणन एवं बाजार में पहुंच की दिशा में महत्वपूर्ण योगदान ।
6. पेट्रोलियम उत्पादों की खपत में उल्लेखनीय कमी के कारण पर्यावरण संरक्षण की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम ।

मैं रेल मंत्री का ध्यान निम्न बिन्दुओं की ओर दिलाना चाहता हूं ।

मेरा दल और प्रदेश का मानना है कि पिछले रेल बजट में उत्तर प्रदेश के लिए घोऩित परियोजनाओं को अभी तक मूर्तरूप नहीं मिला है । ऐसी पूर्व घोऩित परियोजनाओं में से ज्यादातर परियोजनाओं पर काम ही नहीं शुरू हुआ । यदि कुछ परियोजनाओं पर काम शुरू हुआ है तो वह अधूरी ही है । लखनऊ रेलवे स्टेशन की विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की घो-णा भी अधूरी है, लखनऊ में रेलवे मेडिकल कालेज तथा नर्सिंग कालेज की स्थापना और कानपुर, वाराणसी तथा गोरखपुर को विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की घो-णा को अमलीजामा पहनाने की दिशा में रेल मंत्रालय ने एक कदम भी आगे नहीं बढ़ाया । लखनऊ में न बजट होटल का निर्माण हो पाया है और न ही अमेठी में पी.पी.पी. के तहत बोतल बंद वाटर बाटलिंग प्लांट खुल पाया है । प्रदेश में विभिन्न स्टेशनों पर

बहुउद्देशीय काम्पलैक्स बनाए जाने की शुरूआत भी नहीं हो पाई है । रेलवे दोहरीकरण, विद्युतीकरण का काम अधूरा व धीमी गति से चल रहा है ।

रेल बजट में 56 नई एक्सप्रेस ट्रेन चलाने की घो-णा की गई है । जिसमें मात्र 5 उत्तर प्रदेश के विभिन्न स्टेशनों से चलाने का निर्णय लिया गया है । सुखी, गृहस्थी योजना जिसमें 10 हजार मकान बनाने की घो-णा की गई है । ऐसी सभी घो-णाओं के लाभ से उत्तर प्रदेश को वंचित रखा गया है । उत्तर प्रदेश के बड़े एवं औद्योगकि शहरों, धार्मिक एवं पर्यटक की दृ-टि से महत्वपूर्ण स्थलों की उपेक्षा की गई है ।

20 करोड़ आबादी वाले प्रदेश की उपेक्षा कर क्या भारत निर्माण की परिकल्पना की जा सकती है ? क्या भारत निर्माण का नारा खोखला नहीं ? हमारी शुभकामनाएं माननीया मंत्री महोदय के साथ हैं । वे बंगाल विधान सभा जीते, किंतु भारत के रेल मंत्री के रूप में पूरा देश आपसे पूरी-पूरी अपेक्षा रखता है जिसका ध्यान रखा जाना चाहिए था । क्षेत्रीय असंतुलन को बढ़ावा नहीं दिया जाना चाहिए । क्योंकि दूरगामी दृ-टि से यह देश हित में नहीं है ।

मैं मांग करता हूं कि :-

1. जौनपुर से बम्बई के लिए नई ट्रेन चलाई जाए, इस दिशा में आपने एक कदम हम लोगों के आग्रह पर उठाया है कि फैजाबाद शाहगंज से बाम्बे के लिए सप्ताह में एक दिन के लिए चलाई है, मैं आपसे आग्रह करता हूं कि इस ट्रेन को पूरे सप्ताह चलाया जाए, तो पूर्वी उत्तर प्रदेश के जो लोग मुम्बई में रहते हैं, उन्हें आवागमन में काफी सुविधा हो जाएगी ।
2. जौनपुर रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में अपग्रेड किया जाए ।
3. उत्तर प्रदेश की विभिन्न घोनित योजनाओं को समय पर पूरा करने हेतु आवश्यक कदम उठाए जाए ताकि यह पुनः सिद्ध हो सके कि आपकी घो-णाएं मूर्तरूप लेती है ।

पुनः माननीया मंत्री ने जौनपुर के लिए तीन महत्वपूर्ण ट्रेन देने का कार्य किया है । साथ ही आपको आगामी पश्चिम बंगाल चुनाव के लिए शुभकामना भी देता हूं ।

MR. CHAIRMAN : Shri M.B. Rajesh.

SHRI M.B. RAJESH (PALAKKAD): Sir, I seek your permission to speak from this side.

MR. CHAIRMAN: Okay.

SHRI M.B. RAJESH : Mr. Chairman, Sir, in her Budget Speech, hon. Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee, at one point of time said that she loves Kerala, but I am sorry to say that her love for Kerala is not reflected in her Budget. I would call this Budget a statement of broken promises and utter failures of the Railway Ministry. The long list of unfulfilled promises will be more than the length of new lines added in the last one year.

Sir, as you know, I represent Palakkad constituency. A coach factory was offered long back in 1980 by the then Prime Minister, Shrimati Indira Gandhi, but nothing had happened over the next two and a half decades. Then when Shri Lalu Prasad was the Railway Minister, he offered a coach factory as compensation to the bifurcation of Palakkad Division during the tenure of UPA-I Government. Then, the coach factory was included in the last Budget presented by Kumari Mamata Banerjee, but in the last one year no steps have been taken to set up the coach factory.

The State Government had offered the land requested by the Railways' consultancy wing, RITES. While the RITES had demanded land to the extent of 426 acres, the State Government within a record time, within a span of one month, acquired 430 acres of land, which is more than the land requested, without awaiting a single person. The value of the land is Rs. 65 crore. The land had been made available to the Railways seven to eight months back, but the Railways have not taken any step to take over the land. What are the reasons? Hon. Railway Minister in her Budget Speech said that there are some problems. I would like to know what the problems pertaining to the setting up of Palakkad Coach Factory are. If there are some problems, let her make them clear. Why is the Railway Minister playing the game of hide and seek.

Then, our hon. Minister of State for Railways, Shri K.H. Muniyappa, in a recent statement has accused that the State Government has gone back from its commitment to provide land for the coach factory. I would tell frankly that it is an absurd, untrue and irresponsible statement made by the hon. Minister of State for Railways, Shri K.H. Muniyappa. It is a mere political statement aimed at some cheap political gains ahead of elections. That is not the truth. The State Government has made available 430 acres of land. On the day previous to the day of presentation of Railway Budget, some of us had put a question regarding Palakkad Coach Factory. Why is the hon. Railway Minister not making it clear if there are some problems in setting it up? What are the problems pertaining to the setting up of the Palakkad Coach Factory? The answer given to me is that : "information is being collected." Are you collecting information for the last one year? Why are you not answering about the problems relating to the setting up of the Palakkad Coach Factory? You may have some political reasons. If you are waiting for a political change in Kerala, then I would tell you that it is not going to happen in Kerala. … (*Interruptions*)

Comment [s43]: Contd by A3

So, we are not expecting empty promises. We are demanding immediate steps to set up the Palakkad Coach Factory because we have had the experience of betrayal. The Palakkad Coach Factory was offered to us long back in 1980. I am using such harsh words because this is the feeling of the people of Kerala and the people of Palakkad. We have been waiting for the Palakkad Coach Factory for over three decades, and if you are again going to drop this promise and if you are going to betray the people of Kerala, then I will tell you that we are not going to allow this to happen again. We are going to resist your attempt to betray the people of Kerala. … (*Interruptions*)

KUMARI MAMATA BANERJEE : Just a minute, please. You said something against my colleague Mr. Muniyappa. I think that Mr. Muniyappa did not say anything wrong. He only stated about the present status of the project. He said that the earlier State Government said that they will give the land free of cost, but now

they have said that they want to do it on equity basis. You tell me whether it is correct or not. If I am wrong, then I will be happy.

Secondly, in spite of all the odds, I had announced in my Budget speech that the Palakkad Coach Factory will be there, and we will do it.

SHRI KODIKKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): The Palakkad Coach Factory is the UPA's baby. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Mr. Suresh, please take your seat.

… (*Interruptions*)

SHRI KODIKKUNNIL SURESH : The Palakkad Coach Factory is the UPA's baby. … (*Interruptions*) Why are you claiming it? It is an election propaganda. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing is going on record. Please take your seat.

(Interruptions) …[*]

SHRI M.B. RAJESH : Sir, let me respond to the Minister's statement. Actually, I do agree that there was some sort of confusion in the initial stage, but later the Government has consented and agreed -- as per the request of the Railways -- that the land will be given on lease. According to my information, the Kerala Cabinet had decided that the land will be given on lease. What are the problems remaining in this issue? Therefore, I stick to my position that all that the hon. Minister of State for Railways said is totally wrong.

Finally, my demand is that the Railways should take over the land immediately. The Government is offering the land, and you should take over the land immediately and set up the coach factory at the earliest. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Mr. Rajesh, please wind up your speech.

SHRI M.B. RAJESH : There has to be allocation for the setting up of the coach factory.

As far as the new trains are concerned, many announcements have been made in the Budget speech, which are misleading. For example, I will tell you that

[*] Not recorded.

there is an announcement of Nilambur Road-Trivandrum Rajya Rani Express. What are you going to do? It is a link express, and two or three bogies will be linked to an existing train and you are claiming that it is a new train. These are some of the announcements made in it.

As far as MEMU is concerned, a new MEMU is announced, namely, Ernakulam-Kollam, which was announced in the last Budget also. What happened to the last Budget's promise? In Palakkad, the MEMU shed is ready for operation. Why are you not operating MEMU in Palakkad-Ernakulam region? Why are you not operating MEMU in Palakkad-Coimbatore region, which is connecting the two States? What happened to your promises made in the last Budget, namely, bottling plant in Trivandrum; medical college in Trivandrum; world-class railway station in Trivandrum, Cochin and Calicut; and nursing college in Kollam? There has been no dearth of promises.

KUMARI MAMATA BANERJEE : All promises have been kept.

SHRI M.B. RAJESH : No promises have been kept. This is the reality.

KUMARI MAMATA BANERJEE : It is only your Government that did not keep their promises. I am sorry to say this. … (*Interruptions*) You were there in the UPA for five years. Why did you not do MEMU, DEMU, etc.? The coach is not available. We will give all the trains -- whatever we have announced -- when the coaches will be available.

Comment [r44]: Fld.. by b3

SHRI M.B. RAJESH : I am going to conclude. One of our long pending demands is that there should be at least one daily new train to Bengaluru. Irrespective of political differences, all MPs were demanding a new train to Bengaluru. What happened to it? The Minister has promised a weekly train to Bengaluru. I strongly demand that there should be one daily train to Bengaluru from Kerala, and one daily train, at least during the peak season, to New Delhi, the national Capital.

Recently, a tragic incident happened in my constituency in Kerala where a girl was brutally attacked, raped and killed in a moving train. I am thankful to the hon. Railway Minister that she has immediately announced payment of

compensation of Rs. 3 lakh. But what has actually happened? When I contacted the General Manager of the Southern Railways, his response was that the compensation should be paid from my MPLAD funds. That was the reply.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Do not say like that? What is this? I have already given the instructions to pay the compensation to the victims.

SHRI M.B. RAJESH : Sir, I am thankful to the hon. Minister for this. What I am saying here is my own experience with the railway authorities. I talked to the General Manager, and his reply was that the compensation should be paid from my MPLAD funds. It was then that I contacted the Railway Minister's Private Secretary and she had given the compensation. I agree with that.

My demand is that there should be provision for immediate payment of compensation in these cases in the future. At the same time, I request that there should be urgent steps taken to ensure the safety of passengers, especially women passengers traveling in the train. With these words, I conclude.

*** श्री सतपाल महाराज (गढ़वाल) :** मैं उत्तराखंड के पर्वतीय क्षेत्र गढ़वाल का प्रतिनिधित्व करता हूं जो आर्थिक रूप से पिछड़ा है । रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी द्वारा संसद में पेश किया गया रेल बजट आम जनता को राहत पहुंचाने वाला है, माननीय मंत्री जी ने इस बजट में भी किराये में वृद्धि न करके आम आदमी पर आर्थिक बोझ नहीं बढ़ाया जो सरकार की आम आदमी के विकास के प्रति प्रतिबद्धता को प्रकट करता है, मैं इस बजट का स्वागत करता हूं । सभी वर्गों का समुचित ध्यान रख कर इस बजट को बिना किसी अमीर-गरीब के भेदभाव के बनाया गया है ।

मुझे विश्वास ही नहीं अपितु पूरा भरोसा है कि यूपीए अध्यक्षा माननीया श्रीमती सोनिया गांधी, प्रधानमंत्री डा0 मनमोहन सिंह एवं देश के युवा नेता श्री राहुल गांधी के नेतृत्व में देश में रेलवे के नेटवर्क का विस्तार व चहुंमुखी विकास होगा और भारत व-र्ा के हर नागरिक तक इसका लाभ पहुंचेगा । इनके सक्षम नेतृत्व में भारतीय रेल देश में ही नहीं अपितु विदेशों में भी अपनी अलग पहचान स्थापित करेगी ।

माननीया रेल मंत्री जी ने यह स्प-ट कहा है कि उनके द्वारा इन्फ्रांस्ट्रक्चर, रोलिंग स्टॉक या सेवा के प्रावधान विनिर्दि-ट क्षेत्र में निवेश को बढ़ावा देने के लिए जो नीतियां तैयार की गई उन पर प्रतिक्रियाएं उत्साहवर्धक रही है ।

उत्तराखंड राज्य को एक नई रामनगर-हरिद्वार लिंक एक्सप्रेस की घो-णा के लिए एवं रामनगर स्टेशन को मल्टी फंक्शनल काम्पलैक्स तथा काठगोदाम को आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित करने के बजट में प्रावधान के लिए मैं यूपीए अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी जी, प्रधानमंत्री डॉ0 मनमोहन सिंह जी, रेल मंत्री माननीय कु0 ममता बनर्जी एवं युवा सांसद श्री राहुल गांधी जी का हार्दिक आभार व्यक्त करता हूं । मैं यहां यह भी निवेदन करना चाहूंगा कि रामनगर-हरिद्वार लिंक एक्सप्रेस का नाम देश की सबसे ऊंची हिमालय की चोटी एवं उत्तराखंड की शान नन्दा देवी के ऊपर इस ट्रेन का नाम नन्दा देवी एक्सप्रेस रखा जाए जिससे हम पर्वतराज हिमालय को सम्मान दे सकें ।

---

* Speech was laid on the Table

मैं उत्तराखंड राज्य की टनकपुर-बागेश्वर, ऋनिकेश-डाईवाला, रूड़ की-हरिद्वार, देहरादून-कलसी, हरिद्वार-कोटद्वार-रामनगर, रामनगर-चौखुटिया एवं पिरान कलियार शरीफ-हरिद्वार नई रेल लाइनों के सर्वेक्षण कार्य पूरा करने एवं 12वीं योजना में इन लाइनों पर कार्य प्रारंभ करने को बजट में सम्मिलित करने के लिए माननीय मंत्री जी को धन्यवाद ज्ञापित करता हूं ।

निजामुद्दीन-देहरादून एक्सप्रेस (12205/12206) को सप्ताह में 6 दिन से बढ़ाकर, प्रतिदिन करने के लिए एवं पर्यटन मंत्रालय के साथ मिलकर रेल बिजनेस की योजना के तहत हरिद्वार स्टेशन तथा इसके पहुंच मार्गों की हालत में सुधार लाने के लिए 50 : 50 के अनुपात में भागीदारी के तहत बजट में सम्मिलित करने पर भी धन्यवाद स्वीकार करें ।

125.09 किलोमीटर लंबी ऋनिकेश-कर्णप्रयाग रेल लाइन के निर्माण के लिए 4 हजार 2 सौ 95वें करोड़ 30 लाख रूपये से स्वीकृत 2010-11 के रेल बजट में हुई थी । जिसमें 40 करोड़ अवमुक्त रूपये से वित्त व-र्ा 2010-11 तक कार्य प्रगति पर है । अब नए बजट में 2011-12 में 6 करोड़ 60 लाख एवं 60 हजार प्रस्तावित करने पर मैं धन्यवाद देता हूं एवं माननीय रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी से अनुरोध करता हूं कि वे इसका शीघ्र शिलान्यास करें ।

हाल ही में उत्तराखंड राज्य ने भी-ण दैवीय आपदा का दंश झेला है । उत्तराखंड राज्य में प्राकृतिक संसाधन प्रचुर मात्रा में पाए जाते हैं परंतु समुचित यातायात के साधन न होने के कारण यह क्षेत्र आज भी पिछड़ेपन का शिकार है । संपूर्ण प्रदेश में पर्यटन के क्षेत्र में अपार संभावनाएं हैं, इनका भी सदुपयोग यातायात एवं संचार साधनों की उपलब्धता से ही संभव है ।

मैंने पूर्व में भी इस सदन को यह जानकारी दी थी कि जब मैं रेल राज्यमंत्री था, तब हम लोगों ने बायलोजिकल टायलेट्स का रा-ट्र हित में रिसर्च प्रारंभ किया था । इन टायलेट्स के रेल के साथ जुड़ जाने से किसी भी प्रकार की गंदगी रेलवे स्टेशन पर नहीं फैलेगी और गंदगी एक टैंक के अंदर कंटेन हो जाएगी, जिसे वैक्यूम के जरिए निकाला जा सकता है । यदि यह बायलोजिकल टायलेट्स बन जाए तो रेलवे ट्रेक व स्टेशनों से गंदगी समाप्त हो जाएगी और अंतर्रा-ट्रीय क्षेत्र में भारत आगे बढ़ेगा ।

आज विश्व के विभिन्न देशों में रेल बहुत तेज रफ्तार से दौड़ रही है । चीन में ही 350 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से भी तेज रेल दौड़ रही है । परंतु हमारी रेल अब भी इस विश्वस्तरीय प्रतिस्पर्धा में बहुत पीछे है । हमारे देश में भी ट्रेनों की रफ्तार बढ़नी चाहिए । इस दिशा

में भी माननीय रेल मंत्री जी को ध्यान देना होगा । इससे समय की बचत तो होगी ही साथ ही दूर-दराज के इलाकों में किसी भी आपदा के समय पहुंचने में आसानी हो जाएगी तथा अंतर्रा-ट्रीय स्तरपर भारतीय रेलवे का वर्चस्व बढ़ेगा ।

मैं कुछ अन्य आवश्यक प्रसतावों की ओर ध्यान आकर्-ित करना चाहता हूं जो भवि-य में भारतीय रेलवे के अध्याय में एक नया सूत्रपात करेंगे ।

- देहरादून से लखनऊ तक एक सीधी ट्रेन चलाई जानी चाहिए तथा लखनऊ तक जाने वाली ट्रेनों में फर्स्ट ए.सी. कोच भी लगवाएं जाएं ।
- जिम कार्बेट नेशनल पार्क का रामनगर प्रवेश द्वार है वहां प्रतिवर्-ा लाखों पर्यटक आते हैं अतः रामनगर से देहरादून तक भी सीधा रेल संपर्क होना चाहिए ।
- मुम्बई से देहरादून, ऋ-िकेश और कोटद्वार तक सीधी सुपर फास्ट ट्रेन चलाई जानी चाहिए । उत्तराखंड की मनोहरी छटाओं को देखने के लिए पूरे भारत से ही नहीं अपितु विश्व के विभिन्न देशों से बड़ी संख्या में पर्यटकों का आवागमन रहता है ।
- प्रथम एवं द्वितीय श्रेणी के ए.सी. कोच दून एक्सप्रेस (13010), में जो देहरादून-हावड़ा तक चलती है, में लगवाएं जाएं ।
- प्रथम श्रेणी ए.सी. कोच लिंक एक्सप्रेस (14114) में, जो देहरादून से इलाहाबाद तक जाती है, में लगवाया जाए ।
- प्रथम एवं तृतीय श्रेणी ज्वाईंट ए.सी. कोच ट्रेन नं0 (15013/15014) में दिल्ली से रामनगर के बीच लगवाएं जाएं जिससे रा-ट्रीय राजधानी क्षेत्र से गढ़वाल एवं कुमाऊं जाने वाले बहुसंख्यक यात्रियों को लाभ होगा ।
- देहरादून से कानपुर तक एक सीधी ट्रेन भी चलाई जानी चाहिए तथा कानपुर जाने वाली ट्रेनों की गति बढ़ाई जानी चाहिए और फर्स्ट ए.सी. कोच की सुविधा उनमें देनी चाहिए ।
- गुवाहाटी से हरिद्वार के लिए भी एक सीधी ट्रेन चलाई जानी चाहिए । उत्तराखंड से बहुत लोग फौज में है । बार्डर पर तैनाती की वजह से छुट्टी पर आते-जाते समय उन्हें बहुत परेशानियों का सामना करना पड़ता है । प्रसिद्ध कामाख्या देवी का मंदिर

भी गुवाहाटी में है । उत्तराखंड देवभूमि है जिसमें बहुत से तीर्थ हैं । गुवाहाटी से हरिद्वार तक ट्रेन चलने से तीर्थयात्रियों को सुविधा होगी ।

- कोटद्वार के लिए दोहरी रेल लाइन होनी चाहिए । हरिद्वार से देहरादून तक भी डबल ट्रैक बनाया जाना चाहिए ।
- कोटद्वार, ऋषिकेश एवं रामनगर में माल यातायात टर्मिनल बनने चाहिए । व्यापार की दृष्टि से ये तीनों ही उत्तराखंड के प्रमुख शहर है ।
- आईआरसीटीसी एवं उत्तराखंड सरकार के मध्य टूरिज्म पैकेज होना चाहिए ।
- पर्यटकों एवं दूरदराज के क्षेत्रों की जनता की सुविधा के लिए उत्तराखंड में ज्यादा आरक्षण केन्द्र खोलने की आवश्यकता है क्योंकि बहुत बड़ी संख्या में पूरे वर्ष ही पर्यटकों का आवागमन बना रहता है ।
- देहरादून से ओखा (गुजरात) तक केवल रविवार को चलने वाली ट्रेन उत्तरांचल एक्सप्रेस (19566) को प्रतिदिन किया जाना चाहिए । इससे गुजरात आने-जाने वाले यात्रियों को बहुत लाभ होगा । साथ ही रेलवे की आय में भी वृद्धि होगी ।
- नजीबाबाद जंक्शन रेलमार्ग उत्तराखंड का मुख्यद्वार है जहां से उत्तराखंड व उत्तर प्रदेश के भारतीय सेना में कार्यरत हजारों सैनिक, व्यापारी एवं अन्य लोग प्रतिदिन रेल द्वारा यात्रा करते हैं । 12331-12332 हिमगिरी एक्सप्रेस, 15653-15654 अमरनाथ एक्सप्रेस, 15651-15652 लोहित एक्सप्रेस, 12327-12328 उपासना एक्सप्रेस एवं 15097-15098 जम्मू-बरौनी एक्सप्रेस गाड़ियों का नजीबाबाद जंक्शन जैसे मुख्य मार्ग पर स्टापेज न होने से यात्रियों को असुविधा का सामना करना पड़ता है । इसलिए नजीबाबाद जंक्शन में इन गाड़ियों का भी स्टापेज बनाया जाए ।
- मुम्बई से देहरादून तथा मुम्बई से काठगोदाम के लिए गोल्डन टेम्पल मेल गाड़ी नं0 2903/2904 में दो अतिरिक्त डिब्बे लगाए जाएं । इन डिब्बों को गाजियाबाद जंक्शन पर डिटेच करके एक डिब्बा मसूरी एक्सप्रेस (14042) तथा दूसरा रानीखेत एक्सप्रेस (15013) में एटेच कर देहरादून व काठगोदाम भेजा जाए ।

- पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए देश के प्रमुख पर्यटक स्थलों तथा तीर्थयात्रियों की सुविधा के लिए देश के प्रमुख तीर्थ स्थानों को आपस में रेल संपर्क से जोड़ा जाए ।
- जिस प्रकार पैलेस ऑन व्हील्स चलती है पर्यटक सुबह जाते हैं शाम को गाड़ी में आकर विश्राम करते हैं, उसी प्रकार आगरा स्थित ताजमहल तक ट्रेन चलाई जानी चाहिए ।

मैं पुनः एक बार फिर यूपीए अध्यक्षा माननीया श्रीमती सोनिया गांधी जी, माननीय प्रधानमंत्री डॉ0 मनमोहन सिंह जी, रेल मंत्री माननीया कु0 ममता बनर्जी जी एवं युवा सांसद श्री राहुल गांधी जी को हार्दिक धन्यवाद देता हूं जिन्होंने जनसाधारण की भावनाओं का ख्याल रखते हुए इतना अच्छा रेल बजट दिया । मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं । मैं साथ ही माननीय मंत्री जी से यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि वह ऋ-िकेश-कर्णप्रयाग रेललाइन के निर्माण का शिलान्यास शीघ्र सुनिश्चित करें जिससे जल्द से जल्द इसका लाभ जनता को मिल सके ।

SHRI MOHAN JENA (JAJPUR): Respected Chairman, Sir, I thank you for allowing me to speak on the Railway Budget (2011-12). If we imagine the Indian subcontinent as a human body, the railway lines can be compared to its veins and arteries. Just like the veins carry blood from the heart to the limbs and different parts of the body, the Railways carries development and prosperity to every nook and corner of the country. From this perspective, we should formulate our Railway Budget policy, so that every Indian in every remote corner of this country will get his or her due share in the process of railway development. In a nutshell, what I mean to say is we should adopt the principle of social justice as our guiding principle, at the time of policy making. But it is a matter of regret that this principle of social justice is overlooked in real practice.

Sir, as per Article 1 of the Indian Constitution, every State of this federal structure is a member of the Indian Union. The slogan of the UPA-II Government is 'Bharat Nirman' which should be reflected in every step of the Government. How can there be equitable development if some States languish in deprivation? Against this backdrop, I would like to mention about my State Odisha which is always at the receiving end. Prior to the announcement of the Railway Budget, our hon. Chief Minister Shri Naveen Patnaik had placed a demand for an allocation of Rs. 2,085 crore before the Central Government. But we have got only Rs. 1,168 crore which is too inadequate, considering the dismal railway scenario of our State. For the kind attention of the Union Government, out of 30 districts of our State, seven districts of KBK area of Odisha remain unconnected by railway network, even after 63 years of Independence.

The Ministry of Railways is raising high-sounding slogans like 'Socially Desirable Project'. But the seven districts which are left out are mostly inhabited by tribals and Dalits. Is it not desirable to give priority to these deprived sections of the community? If the Union Government thinks otherwise, it should come forward to provide service for bringing these marginalized sections into the mainstream. I hope the hon. Minister of Railways will take note of it.

Mr. Chairman, Sir, I would like to highlight about some important on-going railway projects which are languishing since decades, from my college days.

Comment [S45]: Cd by c3

For example, the Khurda Road-Bolangir Railway line project with the length of 289 kilometres was sanctioned way back in 1994-95. At present, only one small portion up to Begunia is going to be completed this year. If only 36 kilometres takes 15 years to get completed, we can imagine the fate of the total stretch. How many decades do we have to wait to see integration of Eastern and Western Odisha? Only Rs.60 crore has been sanctioned for this line, when we need at least Rs.1000 crore. Is this not a travesty of justice?

Another example is Talcher-Bimlagarh Railway project which is of 154 kilometre stretch. It was sanctioned in 2004-05. The estimated cost at that time was Rs.810.78 crore. The Government, in this Budget, has sanctioned only Rs.65 crore as against our demand of Rs.150 crore for this project.

Another important Railway project is Angul-Duburi-Sukinda Road Railway Project which is of 99 kilometre stretch. It was commissioned in the year 1997-98. The original cost of this project was Rs.442.62 crore. But the Government allocated only Rs.27 crore. Similarly, the Haridaspur-Paradip Railway project which connects the steel hub Kalinga Nagar with Paradip Port, still awaits to see the light of completion. In addition to this, the progress of work is only 15 per cent. We need at least Rs.804 crore for the completion. But the Government has sanctioned only Rs.10 crore which is too meagre.

Another important Railway project which was commissioned in 1993-94 is the Langigarh-Junagarh Railway line. This stretch covers 56 kilometres within the KBK area. As per the latest estimate, we need Rs.153 crore for the completion of project, but the Government has sanctioned only Rs.10 crore which is grossly inadequate.

The Government of Odisha had submitted a proposal for immediate gauge conversion of two railway line projects, namely, the Rupsa-Bangriposi and Nuapada-Gunupur lines. But so far the Railways has not paid any attention. As far

as doubling of railway line of Odisha is concerned, the fund allocation is inadequate and work will remain pending for decades together. Only one doubling project of Odisha figures in the list of railways which is the Khurda-Baranga Road.

I would like to draw your kind attention to Puri which is a famous tourist site of the country. In this context, I would like to appreciate the decision of the Railway Ministry for the inclusion of Puri in the list of Rail tourism. Earlier 17 pairs of trains were plying to Puri. Now the Government has added four more pairs of trains to Puri. But where is the track to accommodate so many trains? So far as doubling of the railway line from Khurda to Puri is concerned, only 15 kilometres of doubling work has been completed which is up to Delanga Railway station. From Delanga to Puri, the distance is of 29 kilometres which is a single line. There is no adequate pit line and coaching complex. So, allotment of more trains without track and sufficient infrastructure will create problem and lead to traffic jam. On the other hand, the sanctioned amount is also not sufficient.

In the present Railway Budget, the Government proposes to conduct survey of two proposed railway lines from Paradip Port to Dhamara Port and another from Bhadrachalam in Andhra Pradesh to Kharagpur in West Bengal. We welcome this step as it will connect the Southern border of Odisha to the Northern border.

The survey work relating to Paradip and Dhamara Ports should also consider connecting Jajpur town, the ancient capital of Odisha which is a home to a pre-Mahabharata era pilgrim centre called Navigaya. There are three Gays in the country -- one is Mastak Gaya at Bihar; second one is Pada Gaya at Rajahmundry in Andhra Pradesh and the third one is in my State called Navigaya which is a very important place for *Pitra Shradha*, according to religious scriptures.

I would request the hon. Railway Minister to kindly consider a survey work of the stretch between Jajpur-Keonjhar Road to Jajpur town.

Comment [SR46]: cd. by d3

16.00 hrs.

This stretch of 30 kilometres will have vital commercial importance as it connects the steel hub Kalinga Nagar with Dhamara and Paradip Port. Dhamara is very near to Jajpur town and Paradip Port. It will also serve as a gateway to different Buddhist sites located in Jajpur District.

The East Coast Railway Zone is the smallest zone consisting of only three railway divisions – Khurda Road, Sambalpur and Waltair. It is a matter of regret that several mineral rich areas, important cities and industrial centres remain outside the jurisdiction of East Coast Railway. For example: steel city of Rourkela, industrial belt of Jharsuguda and Brajaraj Nagar, the mineral rich area of Bandhamunda and coastal business centre of Balasore, all are under South Eastern Railway Zone. In addition to those important railway stations, the proposed Dhamara-Bhadrak, Rupsa-Baripada, Baripada-Bangiriposi ongoing railway lines are also under the purview of South Eastern Railway.

Even the stretch from Bhadrak to Lakhmannath as well as Jharsuguda, Rourkela, Bandhamunda, Brajaraj Nagar also fall outside the purview of East Coast Railway jurisdiction. Hence the revenue generated form the entire area is going to South Eastern Railway depriving Odisha and East Coast Railway Zone. Though this zone is small in size the total income of East Coast Railway this year at the end of March, will be around Rs.8,315 crore which will be around 8.5 per cent of the total Indian Railway income. That is why the reorganisation of railway zones pertaining to Odisha has to be done immediately.

Against this backdrop I would like to draw the kind attention of the Ministry to the proposal submitted by our Government or Odisha regarding the creation of new railway division. The new division should be called Jajpur-Keonjhar Road Railway Division starting from Cuttack railway station to Lakhmannath railway station including Paradip-Haridaspur, Daitari-Banspani,

Angul-Sukinda, Talcher-Bimlagarh, Jakhpura-Daitari, Dhamara-Bhadrak, ongoing railway projects should also be brought under the jurisdiction of the new Division.

Bhubaneswar is the Capital city of Odisha. So, Indian Railways should give proper attention to the railway station there. This railway station has only four platforms and no foot overbridge to connect one end with the other. In the last Budget, hon. Railway Minister had declared that Bhubaneswar and Puri railway stations will be made world-class railway stations. On the contrary, the station lacks even basic passenger amenities.

The Railways constructed a gigantic building at a cost of Rs.84 crore to work as headquarters at Bhubaneswar known as ECOR Sadan, having two wings – South Block and North Block. South Block is functioning since 2008 but North Block is yet to start functioning. East Coast Railway has a sanctioned staff strength of 53,000 but 11,000 posts are lying vacant till today. There are no adequate staff quarters also there.

16.04 hrs (Dr. Girija Vyas *in the Chair*)

In the last budget, hon. Railway Minister announced one wagon repair workshop for Odisha. This year also she announced the same. I came to know from the Government sources that availability of suitable land is the main hurdle. I can suggest that seven hundred acres of railway land is lying vacant near Kantabanjhi railway station in Bolangir District. Railways can utilise that land as that area comes under the most-backward KBK area. There are about 500 acres near Chhatrapur and 700 acres near Kantabanji of Bolangir District and both these are railway lands. … (*Interruptions*) Kalahandi is also within KBK area. But there is no land.

I would also like to draw the kind attention of the hon. Minister to the Jharsuguda-Sundergarh, Kunkuri-Ambikapur(Chhattisgarh) railway line. I would request the hon. Minister to start the survey work. … (*Interruptions*)

Comment [KMR47]: fd by e3

...(व्यवधान)

सभापति महोदया : आप बैठ जाइये। आप किससे स्पष्टीकरण चाहते हो? ...(व्यवधान)

श्री भक्त चरण दास (कालाहांडी): कालाहांडी पिछड़ा इलाका है, गरीब इलाका है, इसलिए मंत्री महोदय ने लास्ट बजट में एक वेगन फैक्ट्री का प्रस्ताव रखा था, लेकिन राज्य सरकार ने जमीन नहीं दी। दो अलग-अलग जगह, जमीन के लिए राज्य सरकार ने रिक्मेंड की हैं। इसलिए रेल मंत्री महोदया इस बात को स्प-ट करें कि रेल फैक्ट्री कालाहांडी में होगी या नहीं।

SHRI MOHAN JENA (JAJPUR): Now, I would like to draw the kind attention of the hon. Minister to the station at my home village, that is, Dhanmandal Railway Station. This is an old railway station; it is a station of the pre-Independence era. This railway station is backward and it is in a precarious condition.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Odisha Government has already written to the Railways; a land of about 500 acres is available in Chattarpur. … (*Interruptions*)

MADAM CHAIRMAN : Please conclude. Your time is over.

… (*Interruptions*)

SHRI MOHAN JENA : 500 acres of land is available in Chattarpur. … (*Interruptions*)

श्री भक्त चरण दास: राज्य सरकार ने राजनैतिक दृ-टि को सामने रखते हुए कालाहांडी में जमीन नहीं दी जबकि जमीन प्राइवेट है। अगर सरकारी जमीन नहीं होगी तो प्राइवेट जमीन हम वहां पर दिला देंगे।...(व्यवधान)

SHRI MOHAN JENA : Madam, we are not doing politics. This is our genuine demand. We are not against Kalahandi. … (*Interruptions*)

MADAM CHAIRMAN : Please do not discuss it now.

… (*Interruptions*)

कुमारी ममता बनर्जी: गवर्नमेंट जो जमीन देगी, हम वहां हम बनाने के लिए तैयार हैं लेकिन कालाहांडी में जमीन मिलेगी तो और एक करने के लिए तैयार है। लेकिन कालाहांडी होना चाहिए because that is an under-developed area. … (*Interruptions*)

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : You can write back to the Government. We have submitted a proposal; we want to set up this wagon factory. In Kalahandi. …

(*Interruptions*) कालाहांडी भी उड़ीसा में है। Odisha Government has written about that वैगन फैक्ट्री जल्दी होनी चाहिए।

SHRI MOHAN JENA : Madam, we are not against Kalahandi. Kalahandi belongs to our State. But 500 acres of land is available at Chattarpur.

सभापति महोदया: आप समाप्त कीजिए, आपका समय हो गया है।

SHRI MOHAN JENA: Madam, please give me a minute. Due to disruptions, I lost my time.

I want to say something about Dhanmandal Railway Station, which is my birth place. This railway station is a very old railway station. This is the gateway to our Buddhist tourist sites. यह रेलवे स्टेशन बहुत खराब स्थिति में है, so, the Railways should give proper attention to this old railway station.

I also demand the stoppage of Express Trains such as Puri-New Delhi Purushottam Express, Puri-Kolkata Dhauli Express, and Puri-Keonjhar Express at Dhanmandal. I also demand the stoppage of Rajdhani Express at Jajpur-Keonjhar Road Railway Station because this is the Headquarters of my constituency and close to Kalinga Nagar Steel hub.

With these words, I conclude.

[*]**SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD):**Railway is the most important public undertaking in our country. it is really a symbol of National Integration. Success of railway mainly depends upon its public character. When we introduce private participation in railways, we should give due importance to this specific features. Privatization of the Railway should nto curtail the main system of the railway itself. Some of the actions taken by the Government has diluted and deviated the Public character of the Indian Railway.

Years back there was 17 lacs railways employees in the railway. Now it is declined 13-14 lacs. While every railway Minister announces new scheme and new services. But number of the railway employees is declining. How is it possible for the smooth functioning of the Railway- which is the highest public undertaking in India with this limited work force. Our railway Minister in her budget speech said that there was 1.75 lacs posts are vacant. It shows the very serious situation prevailing in Railway. It is not only the question of number of workers but also the safety of the passengers and protection of the always itself. So I request you to take immediate steps to fulfill the vacant post.

[*] Speech was laid on the Table.

In almost all the department & ministries the working hours are fixed it as 8 hours. It was decided decade ago and our country also accepted. But in railway the workers has to remain in their post hours together exceeding 8 hours. It is true in the case of station masters, train crew and other sections. Though sufficient reservation counters opened in many stations due to the lack of employees very few counters are functioning in major station. This is really effects the passengers who need reservations. The sufficient fund should be allotted for Palakkad Coach Factory and wagon factory in Cherthala. No amount is allotted in the present Budget.

The Minister has announced various scheme and large number of train services. But the same time the amount allotted for doubling & electrification is not at all sufficient for many projects. The case of Shornur-Mangalore railway line, the amount allotted in last year was 60 crores but nothing spends. In this year budget no new allotment is made. So how is it possible to run the trains without providing sufficient fund for doubling & electrification.

Thousands of ROBs are included in the Budget for last many years. I agree that concerned State Government has to give land for the construction of ROBs. There should be a coordinated schemes for the railway with the consultation of the states to ROBs in the Budget out of

this only 20 ROBs work is completed. Six ROBs work in progress. Government of Kerala has allotted 240 crores of rupees for the construction of ROBs alone.

I like to come to my own State Kerala, Hon'ble Minister has announced some new trains and some of them have extended. While I appreciate the decision of new trains. I would like to point out some of the important issues of Kerala. Large number of Keralites are working or residing in various parts of our country. So I request you to increase the frequency of some of the trains, such as Rajdhani, Sampark Kranti, Duronto at least two more days from the existing status. Considering the very high passengers traffic in the state. I propose to introduce a train from Trivandrum to Mangalore. The train facility in the Northern part of the Kerala is still suffering specially for the local passengers. So I request you to introduce a passenger train from Kannur to Mangalore. To have the better connectivity to other States a new train from Mangalore to Hyderabad may also be considered.

The Hon'ble Minister has referred about the new lines in the State. Sufficient fund should allotted for Tellichery-Mysore. Nilambor-Nangincord and Calicut-Angadipuram. In last budget Kanhingade-Panathur was included and the survey was positive. But the next phase

Panathur-Kaniyar has to be taken. The Minister may give direction to take the second phase of the survey.

Passengers safety has become more important now-a-days. In very few long distance trains & passengers trains there are police protection. The unfortunate incident of Soumya who was killed by a criminal after attacking her and inhuman action against her. Railway also should give adequate compensation & employment to her family members. So women passengers and other passengers need more protection by enforcing sufficient R.P.F. & G.R.P.F. Railway should deploy armed policemen and policemen especially in the long distance trains. Railway should start a help line number where passengers can call and inform the railways authorities in case of emergency in running train by their mobile phones. So that in next coming station they can get help from railway authorities. In maximum long distance trains there is no first aid facilities in case of emergency. So I request you to kindly look into it because these things are very important in long distance travel.

Many of the trains in Kerala are running with lesser coaches. This makes more difficulties to the passenger so in all the long distance train starting from the state should provide 2 or 3 more coaches.

The Minister has announced number of Adarsh Station in her budget speech. I have already given my suggestions specially in the northern part of the state, I suggest some stations has follows: 1) Nileshwaram 2)Payyannur, 3)Cheruthur, 4)Parizhangadi, 5)Mangeshwaram, 6)Kotikulam, 7) Kannapuram

Though the long distance train which starts from Kerala they have limited stops especially for Rajdhani & Duronto Exp. So I request you to provide stops to Rajdhani at Kassargode, Thirur & Alapura.

*__श्री जितेन्द्र सिंह बुन्देला (खजुराहो)__: मैं माननीया रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी ने अपने 2009 के पहले बजट भा-ण में सामाजिक न्याय एवं भारत के पिछड़े हुए राज्यों में जहां रेलवे सुविधा उपलब्ध नहीं है उस ओर ध्यान देने की बात कही थी और आज 2011 के इस रेल बजट भा-ण में देश के आर्थिक विकास में रेल परिवहन का आपस में गहरा संबंध बताया है।

लेकिन माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि पश्चिम बंगाल के विकास से ही देश का विकास हो जाएगा? मैं मध्य प्रदेश राज्य से चुनकर आया हूं। खुजराहो मेरा लोक सभा क्षेत्र, विकास की दृ-टि में बुंदेलखंड की ऐसी संसदीय सीट है जिसमें विश्व प्रसिद्ध खजुराहो है। पन्ना जिला जिसमें प्रसिद्ध मंदिर एवं टाइगर फोरेस्ट हैं एवं कटनी जिला जो मध्य प्रदेश का औद्योगिक क्षेत्र है। मैंने अपने 2009 के रेलवे बजट की वाद-विवाद में ललितपुर-सिगरौली योजना के पन्ना-सतना एवं पन्ना खुजराहो खंड के कार्य प्रारम्भ करने के लिए पहली प्राथमिकता के आधार पर अनुरोध किया था जो आज तक प्रारम्भ नहीं हो सका।

आपने इस व-र्ा इस खंड जो 34 करोड़ का प्रसाद दिया उसके लिए धन्यवाद, लेकिन प्रसाद से अब कुछ नहीं होने वाला।

पन्ना देश का ऐसा जिला है जहां एक भी स्टेशन नहीं है। पन्ना के लोगों ने रेल टी.वी. एवं समाचार पत्रों में देखी है। हकीकत में देखने का सपना पन्नावासियों का सपना ही रह गया है। जिसके लिए विगत दो माह से पन्नावासियों का पन्ना रेल लाओ अभियान संघ-र्ारत है।

मेरा खजुराहो क्षेत्र एवं समस्त बुंदेलखंड साथ ही पन्ना जिला आपको जल्द से जल्द पं. बंगाल के मुख्य मंत्री बनने की शुभकामनाएं दे रहा है।

---

* Speech was laid on the Table.

मैंने 2009 के बजट भा-ण में कहा था कि देखने में आया है कि जिस प्रदेश का रेल मंत्री होता है, अधिकांश बजट का हिस्सा उसी राज्य को एवं विकास योजना में भी उसी राज्य को मिल जाता है।

मैंने पहले भी कहा था, कि कम से कम रेल मंत्रियों के लिए आचार संहिता की आवश्यकता है क्योंकि मैं अपने साथी सदस्य की तरह यह भी नहीं कह सकता कि मेरे राज्य का रेल मंत्री म.प्र. का विकास करेगा क्योंकि मेरे राज्य से कमलनाथ जी, सुरेश पचौरी जी, कांतिलाल भूरिया जी जैसे सदस्य मंत्री रहे हैं और कुछ है भी जिनके समय उन्हीं के विभाग से संबंधित राज्य की दुर्दशा रही है, चाहे रोड़ हो या आदिवासी का जीवन स्तर क्योंकि मेरे राज्य के सदस्यों ने मंत्री बनने के बाद म.प्र. के विकास न करने की कसम खा रखी है क्योंकि उन्हें लगता है कि वहां शिवराज जी का विकास कहीं हम लोगों को डुबा न दे।

मेरा अनुरोध है कि यदि माननीय मंत्री जी मेरे राज्य के इस सरकार के मंत्री को प्रशिक्षण दे दें, तो यदि उन्होंने 50 प्रतिशत ही अमल किया तो म.प्र. राज्य का विकास हो जाएगा।

आपने पहले बजट भा-ण में संसद सदस्यों के प्रस्ताव पर रेलवे कम्प्यूटर आरक्षण खोलने की बात कही थी, लेकिन मैं किसी और का उदाहरण नहीं दूंगा। आप तो यह बताए कि मेरे प्रस्ताव पर आपने रेलवे कम्प्यूटर आरक्षण केन्द्र कहां खोला है।

मैं अनुरोध करना चाहता हूं कि माननीया रेल मंत्री यह बताएं कि पहले बजट भा-ण में इन्होंने जो बातें कही थी वह पूरी कर ली है या नहीं। आज देश जानना चाहता है कि भा-ण तो आपने तीनों अच्छे दिए हैं क्या इन्हें कभी कार्य रूप में वर्णित होना है या नहीं। आपने 2009 के भा-ण में खजुराहो स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने

की बात कही थी। आप बताए कि क्या खजुराहो स्टेशन में वह सभी कार्य कर लिए गए हैं जो आदर्श स्टेशन के मापदंड में आते हैं।

मैं आपसे पुनः अनुरोध करना चाहता हूं कि पन्ना-सतना एवं पन्ना-खजुराहो खंड का कार्य प्रारम्भ शीघ्र कराया जाए। पन्नावासी बड़े श्रद्धालु हैं उनकी शुभकामनाएं सभी को लगती है। जैसे कि मैं लोकतंत्र के सबसे बड़े मंदिर में आया हूं।

आपका भी मुख्यमंत्री बनने का सपना पूरा हो जाएगा, नहीं तो कहीं अभी तक पन्ना की तरह सपना-सपना ही न रह जाए। मेरी माननीय मंत्री जी के समक्ष खजुराहो संसदीय क्षेत्र के विकास के लिए प्रमुख प्रस्ताव है-

1. खजुराहो-पन्ना-सतना खंड का कार्य
2. जबलपुर-नागपुर 12159, 12160 का विस्तार रीवा तक किया जाए।
3. मुम्बई से जबलपुर तक चलने वाले गरीब रथ का विस्तार रीवा तक किया जाए।
4. कटनी-जबलपुर डीएमयू ट्रेन चलाई जाए।
5. भोपाल से जबलपुर- 11471, 11472 ओवर नाइट एक्स का विस्तार कटनी तक किया जाए।
6. तुलसी एक्सप्रेस 11069, 11070 मुम्बई-इलाहाबाद तक चलती है उसे प्रतिदिन किया जाए एवं लिंक द्वारा खजुराहो से जोड़ा जाए जिससे मुम्बई को सीधा विश्वप्रसिद्ध खजुराहो को जोड़ा जा सकें।
7. कटनी रेलवे स्टेशन पर ट्रेन धुलाई हेतु वांशिंग ऐप्राप बनाया जाए।
8. मुड़वारा स्टेशन का विकास किया जाए एवं आदर्श स्टेशन में शामिल किया जाए।
9. निम्नांकित ट्रेनों का कटनी में स्टापेज किया जाए-
    1. 12141-12142 लोकमान्य तिलक- राजेन्द्र नगर

2. 12539-12540 यशवंतपुर- लखनऊ

3. 12165-12166 लोकमान्य तिलक- वाराणसी

4. 11055-11056 लोकमान्य तिलक- गोरखपुर

5. 11059-11060 लोकमान्य तिलक- छपरा

इनमें से 8 बिन्दु ऐसे हैं जो मैं पहले बजट भा-ण में अनुरोध कर चुका हूं, क्या यह अब पूरे होंगे। मैं क्या मेरा राज्य भी आपको म.प्र. के विकास करने के लिए मुख्यमंत्री को शुभकामनाएं देगा।

***श्री संजय धोत्रे (अकोला):** मैं इस सदन का ज्यादा वक्त न लेते हुए माननीय रेल मंत्री महोदया का ध्यान कुछ महत्वपूर्ण् वि-नयों की ओर आकर्-ित करना चाहता हूं।

मेरा निर्वाचन क्षेत्र महारा-ट्र का अकोला क्षेत्र है। महोदया, व-र् 2008-09 के रेलवे बजट में अकोला - खंडवा - रतलाम के बीच गेज कन्वर्जन के काम की शुरूआत करने का प्रस्ताव था लेकिन यह काम शुरू नहीं हो पाया। यह एक महत्वपूर्ण रेलवे लाइन है। यह मीटर गेज लाइन अजमेर से काचीगुदा तक थी और स्वतंत्रता से पूर्ण यह एक महत्वपूर्ण रेल मार्ग माना जाता था। इस लाइन के गेज कन्वर्जन की मांग कई व-र्ों से की जा रही है। यह मांग किसी क्षेत्र या प्रदेश को ध्यान में रखकर नहीं की जा रही है बल्कि सारे देश की और रेलवे विभाग की उन्नति और हित को ध्यान में रखकर की जा रही है।

इस परियोजना का लाभ किसी एक राज्य को नहीं होने वाला है। इस परियोजना से कई राज्य, जैसे कि आंध्र प्रदेश, तमिलनाडु, कर्नाटक, विदर्भ, मराठवाड़ा, मध्य प्रदेश, राजस्थान, गुजरात, पंजाब, हरियाणा, दिल्ली और उत्तर प्रदेश सभी को लाभ होगा। इस गेज कन्वर्जन के बाद यह मार्ग दक्षिण भारत को उत्तर भारत के साथ जोड़ने वाला सबसे कम दूरी का मार्ग होगा। इसके द्वारा उत्तर भारत से दक्षिण भारत के लिए एक नया कॉरीडोर खुल जायेगा।

रेलवे के सर्वे में किसी भी योजना के लिए रेट ऑफ रिटर्न (RoR) को प्राथमिकता दी जाती है। इस परियोजना का रेट ऑफ रिटर्न 25 प्रतिशत से भी ज्यादा है, जो कि शायद ही रेलवे की किसी परियोजना का होगा। इसी को ध्यान में रखते हुए इस गेज कन्वर्जन परियोजना को केबिनेट कमेटी ऑन इकोनोमिक अफेयर्स ने व-र् 2007-08 में मंजूरी प्रदान की थी और यह प्रस्ताव व-र् 2008-09 के रेलवे बजट में सम्मिलित किया गया था। लेकिन बड़े खेद के साथ मुझे यह कहना पड़ रहा है कि इसके बाद इस परियोजना का पिछले दो व-र्ों से कहीं जिक्र तक नहीं किया गया और इस काम की शुरूआत भी नहीं हो पाई।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस परियोजना से कई राज्यों और रेलवे को होने वाले लाभ को ध्यान में रखते हुए इसे जल्द से जल्द पूरा किया जाये।

---

* Speech was laid on the Table

मुझे बड़े दुख के साथ यह कहना पड़ रहा है कि रेलवे द्वारा गेज परिवर्तन, नई रेलवे लाइनों के काम, विद्युतीकरण इत्यादी कामों के दौरान पारदर्शिता नहीं बरती जाती है और रेट ऑफ रिर्टन (RoR) जो कि बहुत ही जरूरी है इसे भी ताक पर रखकर जहां इन कामों की जरूरत है वहां काम नहीं किये जा रहे हैं और जहां इनकी जरूरत नहीं है वहां पर सारे नियम ताक पर रखकर यह काम किये जा रहे हैं।

मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूं कि इस व-र्ा भी सीधी तरीके से किराए में बढ़ोत्तरी नहीं की गई है। लेकिन कई अन्य तरीके हैं जिनके द्वारा रेलवे द्वारा भोले-भाले यात्रियों को ठग कर वसूली की जाती है।

मैं माननीय मंत्री जी से यह भी कहना चाहता हूं कि किराया नहीं बढ़ने का निर्णय यात्रियों की सुविधाओं और सुरक्षा को ताक पर रखकर नहीं करनी चाहिए। दिन प्रतिदिन रेल दुर्घटनाएं बढ़ती ही जा रही हैं। रेलवे की माली हालत भी लगातार खराब होती जा रही है लकिन चंद वोटों के बदले रेलवे की सुरक्षा और सुविधाओं को ताक पर रखा जा रहा है।

एक और महत्वपूर्ण वि-य की ओर मैं मंत्री महोदया का ध्यान आकर्-ित करना चाहता हूं। अकोला से विजयवाड़ा और अकोला से तिरूपति के लिए ग्री-मकाल के दौरान ट्रायल बेसिस पर कुछ गाड़ियां चलाई गई थीं, जिससे यहां के लोगों में बहुत उत्साह था। इन गाड़ियों को अच्छा रिस्पांस भी मिला लेकिन अचानक यह गाड़ियां बंद कर दी गई।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि इन गाड़ियों को जल्द से जल्द दोबारा शुरू करवाने का क-ट करें। इसी तरह महोदया, यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए जोर-शोर से नांदेड़-श्रीगंगानगर के लिए एक रेलगाड़ी शुरू की गई थी, लेकिन मुश्किल से चार दिन चलने के बाद यह भी बंद कर दी गई और इसे नागपुर से शुरू किया गया।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस गाड़ी को दोबारा शुरू किया जाये ताकि जो यात्री इस सुविधा से वंचित हो गये हैं उन्हें सुविधा प्रदान की जा सके।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में मुर्तीजापुर इस क्षेत्र में अधिकांश व्यवसायी लोग रहते हैं। वे अपने व्यवसाय के संबंध में रोज मुर्तीजापुर से दर्शापुर, अचलपुर, कारंजा, यवतमाल जिल्हों के कई क्षेत्र और अमरावती जाते हैं लेकिन मुर्तीजापुर स्टेशन पर आजाद हिंद एक्सप्रेस और गोंडवाना एक्सप्रेस के न रूकने की वजह से इन्हें बहुत असुविधाओं का सामना करना पड़ रहा है।

मेरा माननीय मंत्री महोदया से अनुरोध है कि इन गाड़ियों को मुर्तीजापुर स्टेशन पर रोकने की व्यवस्था करें ताकि यह व्यवसायी वर्ग अपना व्यवसाय सुचारू रूप से कर सकें। इसके अलावा मेरा मंत्री महोदया से अनुरोध है कि गाड़ी संख्या 12720 जो कि हैदराबाद से अजमेर वाया पूर्णा और अकोला चलती है इसे यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए इस रेलगाड़ी को रोज चलाया जाये।

इसी तरह नागपूर-पुणे चलने वाली एक्सप्रेस को भी हफ्ते में तीन दिन के बजाय रोज चलाई जाये।

मेरे क्षेत्र से बहुत लंबे समय से यह मांग की जा रही है कि अकोला से पूना के लिए एक नई रेलगाड़ी चलाई जाये ताकि यहां से पूना जाने वाले यात्रियों, जो कि अधिकांश संख्या में हैं, उन्हें लाभ मिल सके लेकिन उनकी इस जायज मांग को हमेशा से नजरअंदाज किया गया है।

मेरा मंत्री महोदया से अनुरोध है कि इस गाड़ी को जल्दी से जल्दी शुरू किया जाये।

*__श्री सज्जन वर्मा (देवास)__: मैं रेल बजट सन 2011-12 का समर्थन करता हूं एवं अपने कुछ सुझाव प्रस्तुत कर रहा हूं। इन्हें भी सम्मिलित करने का क-ट करें।

महामहिम रा-ट्रपति जी द्वारा अपने बजट भा-ण 2010 में इस बात का उल्लेख कराया गया था कि अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति बाहुल क्षेत्रों में नई रेल लाइन बिछाने हेतु प्राथमिकता दी जाएगी तथा रेल मंत्री जी द्वारा भी अपने बजट भा-ण 2010 में भी उन्होंने इस बात का जोर देकर उल्लेख किया था कि बिना लाभ-हानि के आधार पर अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति एवं पिछड़े इलाकों में भी नई रेल लाइन बिछाई जाएगी। मेरा सम्पूर्ण लोकसभा क्षेत्र अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति बाहुल्य क्षेत्र है। यहां विगत व-र्ों में एक नई रेल लाइन बिछाने का सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है। यह रेललाइन है- रामगंजमंडी से उज्जैन वाया झालावाड़, आगर होते हुए 850 करोड़ की यह महत्ति योजना आज भी लम्बित है। अतः इस कार्य को शीघ्र ही शुरू करवाने का क-ट करें एवं साथ ही निवेदन है कि इन्दौर- अमृतसर एक्सप्रेस का ठहराव शाजापुर स्टेशन पर रखा जाए क्योंकि यह एक बड़ा नगर है और साथ ही औद्योगिक नगर एवं व्यापारिक मंडी है। उक्त रेल का ठहराव न होने के कारण यात्रियों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है। साथ ही यही स्थिति बेरछा मंडी की है। यहां पर भी इंदौर भोपाल एक्सप्रेस का ठहराव आवश्यक है क्योंकि यह भी एक बड़ी व्यापारिक मंडी है। अतः मेरा रेल विभाग से अनुरोध है कि इन कार्यों को प्राथमिकता के आधार पर करवाने का क-ट करें।

* Speech was laid on the Table.

[*] **SHRI RADHA MOHAN SINGH (PURVI CHAMPARAN) :** The STATION MASTERS of INDIAN RAILWAYS have decided to conduct an indefinite Hunger Fast from 2nd March 2011 for their 10 demands including Minimum Grade Pay of Rs.4200. It is very unfortunate to note that none of the Railway Board Officials have taken it seriously and made any attempt to concede rather rectify their genuine demands.

It is learned that they have intimated to your good office regarding their demands and action programme.

I feel the genuinety of their demands especially for the Minimum Grade Pay of Rs. 4200 has been analyzed with the facts and figures. It is also understood your Ministry has agreed upon revising their minimum grade pay from Rs.2800 to Rs.4200 and both the Ministry of Finance and the Railway Board is delaying the issue.

Hope you will do the needful to approve the revision and pass necessary orders.

Further with regard to their demands which are directly related to the safe running of trains i.e. abolition of continuous night duty, 12hrs. duty and not posting the Additional Station Masters in majority of Stations etc. are in the interest of the travelling public.

I stand with their genuine cause and considering their strenuous nature of duty, I hope you will intervene and settle these issues too.

[*] Speech was laid on the Table.

***श्री चंदूलाल साहू (महासमंद):** माननीय रेल मंत्री द्वारा बजट पेश किया गया जिसमें छत्तीसगढ़ को फिर छला गया। रेल परिवहन और देश के आर्थिक विकास का आपस में गहरा संबंध है। लगता है रेल मंत्रालय और यूपीए सरकार छत्तीसगढ़ प्रदेश का विकास नहीं चाहते। भारतीय रेल में द.पू. मध्य रेलवे विलासपुर डिविजन का आय के दृ-टि से महत्वपूर्ण स्थान है। सम्पूर्ण आय में 16 प्रतिशत भागीदारी अकेले विलासपुर मंडल की होती है, इसके बावजूद भी छत्तीसगढ़ में रेल मार्ग लम्बाई 1608 किमी है, जो देश में रेल मार्ग की कुल लम्बाई का 1.66 प्रतिशत है। छत्तीसगढ़ प्रदेश में 32 प्रतिशत अनुसूचित जाति के लोग निवास करते हैं जो यातायात के समुचित सुविधा नहीं होने के कारण अभी भी पिछड़े हुए हैं तथा नक्सली समस्या से जूझ रहे हैं। जबकि छत्तीसगढ़ प्रदेश में पर्याप्त मात्रा में प्राकृतिक संसाधन विद्यमान है। यहां पानी, नदी, नाला, पहाड़, कोयला, आयरन, बॉक्साइट, हीरा एवं एल्यमुनियम भी उपलब्ध है। जो यातायात के पर्याप्त नहीं होने के कारण समुचित उत्पादन एवं उपयोग नहीं हो पा रहा है। इसके समुचित उपयोग हेतु एवं नक्सली समस्या के समाधान हेतु तथा छत्तीसगढ़ के सर्वांगीण विकास के लिए रेल सुविधाओं का बढ़ाया जाना आवश्यक है। इस बजट भा-ण पर निम्नांकित मेरे क्षेत्र की महत्वपूर्ण मांगे है:-

1-महासमुन्द रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाया जाए तथा महासमुन्द मन्दिर हसौद एवं बागबहरा तथा कोमाखान स्टेशन को रेल मंडल सम्बलपुर (उड़ीसा) से हटाकर रेल मंडल रायपुर (छत्तीसगढ़) में सम्मिलित किया जाए।

2- बागबहरा की आम जनता व्यापारिक संघ एवं ग्रीन केयर सोसाइटी बहुप्रतिक्षित मांग भुवनेश्वर कुर्ला एक्सप्रेस (3145/3146) को बागबहरा में रोका जाए।

---

* Speech was laid on the Table.

3- महासमुन्द बागबहरा (छत्तीसगढ़) टिटलागढ़ (उड़ीसा) एकल रेलवे लाइन को दोहरी रेलवे लाइन किया जाए तथा गाड़ी का फेरा बढ़ाया जाए।

4- रायपुर से धमतरी एवं राजिम छोटी लाइन से बड़ी लाइन किया जाए, जिसके लिए छत्तीसगढ़ राज्य अपनी अंश राशि 86 करोड़ रुपया देने की स्वीकृति कर चुकी है।

5- महासमुन्द से पिथौरा, बसना, सरायपाली से सम्बलपुर (उड़ीसा) तक नई लाइन हेतु सर्वे कराया जाए।

6- रायपुर से राजिम, गरियाबन्द, मैनपुर, देवभोग (छत्तीसगढ़) से धरमजयगढ़ (उड़ीसा) तक नई रेलवे लाइन हेतु सर्वे कराया जाए।

7- छत्तीसगढ़ के रायपुर जिला के अंतर्गत राजिम नगर को पांचवां कुम्भ का दर्जा प्राप्त हुआ है। यहां से हजारों-लाखों की संख्या में श्रद्धालुगण रायपुर (छत्तीसगढ़) से हरिद्वार (उत्तरांचल) शांतिकुन्ज, ऋषिकेश आते-जाते रहते हैं, इसलिए रायपुर से हरिद्वार तक गोंडवाना एक्सप्रेस को दिल्ली से बढ़ाकर हरिद्वार किया जाए या एक नई ट्रेन चलाई जाए।

8- छत्तीसगढ़ को भी एक दुरन्तो एक्सप्रेस दिया जाए, जिसको रायपुर से दिल्ली चलवाया जाए।

*श्री मुरारी लाल सिंह (सरगुजा): मैं माननीय रेल मंत्री जी को रेल बजट पेश करने पर सर्वप्रथम धन्यवाद देता हूं। किन्तु रेल बजट में एक बार फिर से छत्तीसगढ़ की घोर उपेक्षा की गई है। जिससे पूरा छत्तीसगढ़ आहत है। रेलवे को छत्तीसगढ़ सर्वाधिक राजस्व देने वाला राज्य है इसके बावजूद भी छत्तीसगढ़ को अनदेखा किया गया है। छत्तीसगढ़ की सीमा सर्वाधिक छः राज्यों को छूती है इसके बाद भी राज्यों को जोड़ने के लिए कोई ट्रेन नहीं चलाई गई।

मेरा संसदीय क्षेत्र सरगुजा, छत्तीसगढ़ का आदिवासी बाहुल्य जिला है जो कि छत्तीसगढ़ का सबसे बड़ा जिला है। यहां पर पर्याप्त मात्रा में खनिज सम्पदा है और एसईसीएल की कई खदानें हैं। बॉक्साइट एवं अन्य खनिज सम्पदाएं भी पर्याप्त मात्रा में हैं जिसके परिवहन से रेलवे को काफी राजस्व आय प्राप्त होती है। जितनी आय छत्तीसगढ़ से रेलवे को प्राप्त होती है इसके हिसाब से यहां का विकास शून्य है।

मैं कुछ मांगें एवं प्रस्ताव रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूं जो निम्नानुसार है-

1. अम्बिकापुर से बारवाडीह रेल मार्ग का सर्वे सन् 1936 से ही प्रारम्भ हो गया था। यदि यह मार्ग बन जाता है तो छत्तीसगढ़ राज्य से झारखंड राज्य जुड़ जाएगा। यह मांग क्षेत्र की जनता की बहुत पुरानी मांग है अतः इसे पूरा करना आवश्यक है।
2. छत्तीसगढ़ के भटगांव, प्रतापपुर से वाड्रफनगर होते हुए रेनुकूट (उत्तर प्रदेश) के लिए नई रेलवे लाइन का सर्वे कर, प्रारम्भ करें।
3. सूरजपुर रोड से सूरजपुर, रामानुजनगर, प्रेमनगर तारा होते हुए कोरबा तक नई रेल लाइन का निर्माण किया जाए।
4. कोरबा पेण्डरा वाया कटघोरा मार्ग को जोड़ा जाए।

---

* Speech was laid on the Table.

5. अम्बिकापुर से अनुपपुर मार्ग पर शिवप्रसादनगर रेलवे स्टापेज है इसको ठेकेदारी से हटाकर रेलवे स्टेशन का दर्जा दिया जाए।

6. दुर्ग से ह. निजामुद्दीन (छत्तीसगढ़ सम्पर्क क्रान्ति 12823/12824) को सप्ताह में तीन दिन से बदलकर प्रतिदिन चलाया जाए।

7. अम्बिकापुर से दुर्ग एक्सप्रेस सरगुजा वासियों की एकमात्र ट्रेन है जो राजधानी रायपुर होते हुए दुर्ग तक जाती है। इसमें एक पूरी बोगी ए.सी. टू टियर का एवं एक अन्य बोगी ए.सी. थ्री टियर लगाई जाए।

8. अम्बिकापुर से दिल्ली के जाने वाले यात्रियों के लिए पूर्व में भी एक बोगी बिश्रामपुर से दिल्ली तक के लिए चलायी जाती थी जिसे किसी कारणवश बंद कर दिया गया। अतएव पुनः एक ट्रेन चलायी जाए।

9. अम्बिकापुर (सरगुजा) एवं कोरिया जिले के यात्रियों को देश की राजधानी नई दिल्ली आने एवं जाने दोनों समय के लिए अनूपपुर में 5-6 घंटे इंतजार करना पड़ता है। अम्बिकापुर से मनेन्द्रगढ पैसेन्जर ट्रेन को अनूपपुर तक चलाया जाए और अनूपपुर से सुबह लगभग 9-10 बजे अम्बिकापुर के लिए छोड़ी जाए जिससे कि यात्रियों को इतने अधिक समय परेशानियों का समाना करना न पड़े।

10. बिलासपुर रेलवे जोन देश का सर्वाधिक आय देने वाला जोन है इसको देखते हुए कम से कम बिलासुपर रेलवे स्टेशन को देश के 'सी' ग्रेड में न रखकर 'बी' ग्रेड में किया जाए।

11. अम्बिकापुर से जबलपुर चलने वाली चेयर यान में स्लीपर कोच भी लगायी जाए एवं एक स्टापेज सूरजपुर रोड में दिया जाए।

12. अम्बिकापुर से अनूपपुर तक दो रेलवे ट्रेक बनाए जाए।

उपरोक्त सभी मांगों एवं प्रस्तावों पर हमारे आदिवासी क्षेत्र के विकास के लिए विशे-न ध्यान चाहूंगा।

SHRI ANAND PRAKASH PARANJPE (KALYAN): Respected Madam, I thank you for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget 2011-12.

All of us in this august House had the opportunity to hear three Railway Budgets – 2009-10, 2010-11 and 2011-12, being presented by the hon. Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee.

In her speech, she commented on the performance of Railways in the year 2010-11; she read out the new proposals for the year 2011-12. I really thank her because in the very first year, when she took over the Railway Ministry, she came out with a Vision Document, 2020; the targets for infrastructure were set in it, regarding new lines, gauge conversion, electrification, doubling, etc. In the last year 2010-11, much of these targets have been achieved, and whichever have been left over will be achieved in this year, along with new targets.

I would also like to thank her for the announcement of 700 MW gas project at THAKURLI which is in my constituency, Kalyan, Maharashtra. I request her that this project should be taken up on a fast pace so that the new power project at Takurli comes up within a short time.

I also thank her for the new recruitment policy; the changes which she made in that are welcome, respecting the local language and local people, and giving job opportunities to the sons of the soil.

Comment [p48]: Cd f3

Recently, under the leadership of our youth icon Shri Aditya Thackeray, we had an opportunity to meet the hon. Minister and she wholeheartedly responded to the demands of Shri Aditya Thackeray regarding the problems which the youth and senior citizens face while travelling in the Mumbai suburban section.

I would like to restrict myself to the issues related to Mumbai and Maharashtra. With regard to the key proposals of the Budget for the year 2009-10, 50 stations were announced to be upgraded as world class stations. Last year, when she announced Thane Station, I was really happy that Thane will be soon converted into a world class station. But this year, the Minister has regretted that because of the cost parameter no progress on this could be made and assured that

it will be looked into. I would like to request her to respond as to whether Thane Station will be upgraded in terms of world class station or multi-functional complex.

Another ambitious scheme of Adarsh Stations was announced in the Budget of 2010-11. Nearly 584 stations were short listed and in the last two years 442 stations have been completed and the remaining 142 stations will be completed this year. A new list of nearly 236 stations was also announced. A number of stations in the Mumbai suburban section were included in this list. A lot has been done in this regard but still a lot more needs to be done. People travelling in the Mumbai suburban section face a lot of problems regarding adequate drinking water, proper sanitation, waiting room and good catering services. I would request the hon. Minister that Adarsh stations listed in the Mumbai suburban section should be looked upon and see to it if anything more can be given to these stations. It will definitely help the people.

Construction of Multi Functional Complexes in station premises of Manmad, Nasik, Lokmanya Tilak Mumbai TERMINUS and Vasai Road was announced by the Minister. Though the project has started but its timely implementation, execution backed by proper financial provision, is necessary.

I would also like to point out that in the 2009-10 Budget seven Nursing Colleges were announced on the railway land. One of such colleges was announced at Kalyan, Mumbai but no progress has been made in this regard. I wish the hon. Minister may respond to it in her reply.

Mumbai Division in the Central Railway Zone operates the most-dense suburban system in the world. Nearly 1573 suburban trains covering 76 stations cater to 45 lakh commuters. These 76 stations fall under sections CSTM-Karjat/Khopoli, CSTM-Kasara, CSTM-Panvel, CSTM-Andheri and Thane-Vashi-Nerul-Panvel. We contribute nearly Rs.3,350 crore by way of Gross Traffic Receipts to the revenues of the Central Railway and Railway Board but what we get in return is very disheartening.

In the Budget of 2010-11 101 new additional services were announced for the Mumbai suburban section; 16 on main line, 18 on harbour line, 35 on Trans harbour line and 32 from Thane-Kalyan-Karjat-Khopoli-Kasara. I am sorry to say that out of 32 additional suburban services announced on Thane-Karjat-Khopoli-Kasara till day only 11 have started and 21 are yet to start. Thane station is 'A' category station in Mumbai Division contributing nearly Rs.32 lakh daily, Rs.9.42 crore monthly and Rs.114 crore annually to the Railway revenues. It caters to nearly 4.5 lakh commuters daily. Thane Station was announced as the world class station but no progress has been made in this regard. I would like to draw the attention of the hon. Minister that a proposal amounting to Rs.8.5 crore regarding renovation and improvement of Thane Station to provide more passenger amenities is pending with the Railway Board. No provision has been made for this project. I sincerely request that a provision of Rs.8.5 crore is given for this project because we do not know when it will be upgraded as the world class station but at least it can be upgraded as a model station.

Comment [R49]: cd. by 'g3'

But at least it can be upgraded as a model station. This Rs.8.5 crore will definitely help the passengers there. Under that scheme, it was for a third FOB because nearly four platforms have been added at Thane Station in the last five years. Only two FOBs are there which are 4.88 metres and there is a likely chance that in evening peak time or morning peak time a stampede can take place because nearly five lakh commuters come to Thane Station.

Another demand of a new railway station between Thane and Mulund is there. The late hon. M.P., Shri Prakash Paranjpe who was representing Thane Constituency had demanded for this. The new Station between Thane and Mulund will reduce the commuter congestion by 60 per cent at Thane Station. This demand has been supported by all political parties. This proposal also needs examination.

Kalyan Junction is a very important Junction connecting Mumbai with North East and South East of the country. Thane-Kalyan line was inaugurated by

Lord Elphistone in 1854. It is a very old line. The first train ran on 16th April, 1853 between Boribunder and Thane and immediately within one year in 1854, the Thane-Kalyan line was started. Kalyan Station also contributes nearly Rs.130 crore annually to the revenue but Kalyan Station is also not given its due. Kalyan Station re-modelling and improvement proposal of Rs.11.5 crore is pending with the Railway Board. That also needs to be given funds this year because no funds are given. The dilemma is that all the projects are made and anticipated cost is done but no financial provision is made for any of the Stations in suburban section.

At Kalyan Station an Electro-Loco Shed for maintenance facility of WAG-9 Locos project is also pending.

MADAM CHAIRMAN : Please wind up now.

SHRI ANAND PRAKASH PARANJPE : Madam, I am representing nearly one crore people who are traveling by suburban trains. Please allow me. We do not break the discipline of the House. So, please allow me to speak.

Nearly 143 trains each side originate from CST Mumbai. Therefore, I strongly demand a new coaching terminal at Kalyan. Railway has its own land of nearly 143 hectares at Kalyan which can be used for this new coaching terminal. The feasibility report by the General Manger, Central Railway has also been done.

Diva Junction is another important junction. Diva-Panvel line was started in 1965 and Diva-Vasai line was started in 1983. But still the DEMU services are there only on these two routes. I would strongly request that EMU services should be started on these two routes. Both the routes should be taken under suburban section which will definitely help.

During the NDA regime, Mumbai Rail Vikas Corporation Limited was conceptualised. She has in her own speech praised the Mumbai Rail Vikas Corporation and said that the same Corporations would be developed for suburban services in Kolkata, Hyderabad and all such cities. MRVC has been implementing MUTP Phase-I and Phase-II and Phase-I will be completed by June 2011 and

Phase-II is under implementation and it will be completed by January 2014. Its time to move ahead and MUTP Phase-III should be taken up where Virar-Vasai-Diva-Panvel corridor will be taken under the suburban section.

MR. CHAIRMAN: Now wind up in one minute.

SHRI ANAND PRAKASH PARANJPE : I will conclude in two minutes. I know you will kindly allow me. Now there is nobody else from my Party who is going to speak.

New suburban services from Diva Junction to Chhattrapati Shivaji Terminus are required. In her speech, this year only 47 additional services were introduced between Thane-Vashi-Panvel, Bandra-Virar, Andheri-Virar, Borivali-Virar. It is gross injustice to the main line commuters where no additional services have been introduced. I also recommend that 15 coach rake on Central lines from Chhattrapati Shivaji Terminus to Kalyan should be started. More funds are required for the development of Mumbai stations. Regarding the ROBs and RUBs, in her speech she has said that nearly 300 ROBs and RUBs will be constructed.

Comment [r50]: cd. by h3

The ROB proposals in my constituency for Kalwa, KHARIGAON and Diva Junction are pending.

MADAM CHAIRMAN : You need not take the names. You can now wind up.

SHRI ANAND PRAKASH PARANJPE: The construction of ROBs on Dombivili and Thakurli is most important for the 700 MW power plant because if that is not constructed then there will not be any road to this power plant. So, this should be taken up.

Madam, once again, I thank you very much for allowing me to speak on the Railway Budget.

*** श्री शिवराज भैया (दमोह) :**

माननीय रेल मंत्री महोदया ने मेरे संसदीय क्षेत्र दमोह में कुछ रेल सुविधाएं प्रदान की हैं इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री महोदया का भी बहुत धन्यवाद करता हूं ।

सर्वप्रथम दमोह भोपाल इंटर सिटी प्रदान करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री महोदया को बहुत धन्यवाद देता हूं साथ ही निवेदन करना चाहता हूं कि माननीय मंत्री महोदय दमोह भोपाल इंटर सिटी के रूप में नई रेलगाड़ी प्रदान की उसे एक अप्रैल, 2011 से चलवाने का क-ट करे, जिससे दमोह एवं सागर जिले की जनता मध्य प्रदेश की राजधानी भोपाल सुगमतापूर्वक जा सके । साथ ही दमोह भोपाल इंटर सिटी का ठहराव गणेशगंज स्टेशन पर नहीं बनाया गया है । अतः निवेदन है कि गणेशगंज स्टेशन पर इंटरसिटी का ठहराव किया जावे ।

पिछले व-र् मेरे संसदीय क्षेत्र में जबलपुर से पन्ना वाया दमोह कुंडलपुर रेलवे लाइन की घो-णा की गई थी परंतु आज तक उक्त रेल लाइन के लिए पर्याप्त राशि नहीं दी गई है जिससे उसके निर्माण का कार्य प्रारंभ नहीं किया गया है । मेरा विनम्र निवेदन है कि जबलपुर पन्ना वाया दमोह कुंडलपुर रेल लाइन के निर्माण के लिए पर्याप्त राशि आवंटित करने की कृपा करें ताकि उक्त रेल लाइन का शीघ्र निर्माण हो सके तथा जनता को आने जाने की सुविधा प्राप्त हो सके ।

इसी प्रकार पिछले व-र् भोपाल से खजुराहो वाया सागर छतरपुर रेल लाइन के सर्वेक्षण की घो-णा की गई थी । भोपाल से सागर तक और छतरपुर से खजुराहो तक रेल लाइन है परंतु सागर से छतरपुर तक रेल लाइन डालने के लिए सर्वेक्षण के लिए राशि आवंटित न होने के कारण उक्त रेल सुविधा से आम जनता वंचित है इसलिए निवेदन है कि सागर से छतरपुर के मध्य रेल लाइन डालने के लिए पर्याप्त राशि आवंटित करने की कृपा करें ताकि आम जनता को रेल सुविधा के लिए रेल लाइन का निर्माण हो सके ।

माननीय रेल मंत्री महोदया ने इस बजट भा-ण में सागर से छिंदवाड़ा रेल लाइन सर्वेक्षण के लिए घोनित की है । मैंने कई बार माननीय मंत्री महोदया से निवेदन किया है कि बुंदेलखंड की जनता को दक्षिण भारत जाने के लिए बीना, भोपाल, इटारसी से होकर जाना पड़ता है

---

* Speech was laid on the Table

जिससे समय और धन अधिक खर्च होता है इसलिए सागर से नागपुर वाया रहली, देवरी, करेली होते हुए नई रेल लाइन डालने की कृपा करें ताकि बुंदेलखंड का सीधा संपर्क दक्षिण भारत से हो सके और बुंदेलखंड की जनता को भोपाल, इटारसी, बिलासपुर एवं रायपुर होते हुए सैंकड़ों किलोमीटर का चक्कर न लगाना पड़े और समय तथा धन भी अधिक खर्च न करना पड़े ।

इस रेल बजट में दमोह से हटा खुजराहो रेल लाइन के सर्वेक्षण के लिए लिया गया है । इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री महोदया का बहुत धन्यवाद करता हूं । खजुराहो विश्व प्रसिद्ध पर्यटक स्थल है । यहां हमेशा लाखों की संख्या में विदेशी पर्यटक आते रहते हैं जिन्हें जबलपुर, सागर या नागपुर से काफी चक्कर लगाकर और अधिक किराया देकर आना पड़ता है और समय बर्बाद होता है ।

अतः विन्रम निवेदन है कि दमोह हटा खुजराहो रेल लाइन के सर्वेक्षण एवं निर्माण के लिए इसी वित्तीय व-र्ा में पर्याप्त राशि प्रदान करने की कृपा करें ताकि रेल लाइन का निर्माण कार्य प्रारंभ हो सके ।

इसके पश्चात् मैं कुछ ज्वलंत समस्याओं की ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान लाना चाहता हूं । मेरे संसदीय क्षेत्र का मुख्यालय दमोह जो जिला मुख्यालय भी है में कुछ प्रमुख रेलगाड़ियों का स्टापेज नहीं है । गाड़ी क्रमांक 12549/12550 दुर्ग-जम्मूतवी, 19605/19606 कोलकाता-अजमेर, 08469/08470 जयपुर-दुर्ग (उत्सव एक्सप्रेस) एवं 12823/12824 दुर्ग-हजरत निजामुद्दीन (छत्तीसगढ़ संपर्क क्रांति) के स्टापेज जिला मुख्यालय पर न होने के कारण दमोह से आने जाने वाले यात्रियों को काफी परेशानी होती है । अतः उपरोक्त यात्री गाड़ियों का स्टापेज दमोह में करने की कृपा करें ।

इसके अतिरिक्त पथरिया स्टेशन पर गाड़ी क्रमांक 11465/11466 दयोदय एक्सप्रेस तथा गणेशगंज स्टेशन पर गाड़ी क्रमांक 1071/1072 कामायनी एक्स0 एवं गाड़ी क्रमांक 8477/8478 उत्कल एक्सप्रेस का स्टापेज करने की कृपा करें ताकि आम जनता को आने-जाने की सुविधा प्राप्त हो सके ।

पिछले रेल बजट में दमोह को आदर्श स्टेशन बनाने के लिए घो-णा की गई थी परंतु अभी तक दमोह स्टेशन पर मूलभूत आवश्यकताओं की पूर्ति नहीं की गई है। अतः दमोह स्टेशन पर आदर्श स्टेशन से संबंधित सभी व्यवस्था शीघ्र की जाए । इसके अतिरिक्त रेलवे स्टेशन बांदलपुर, असलाना,

पथरिया, गणेशगंज, गिरवर आदि स्टेशनों पर यात्रियों के लिए छाया, पेयजल, शौचालय एवं बैठने के लिए कुर्सियां नहीं हैं ।

अतः निवेदन है कि उक्त स्टेशनों पर छाया के लिए शैड आदि व्यवस्था शीघ्र ही करने का क-ट करें । इसके साथ ही मूलभूत सुविधाओं की व्यवस्था न कर पाने के कारण मैं इस रेल बजट का विरोध करता हूं ।

*** श्री भी-म शंकर उर्फ कुशल तिवारी (संत कबीर नगर) :**

मैं रेल बजट पर अपने विचार रखना चाहता हूं तथा इस संदर्भ में माननीय रेल मंत्री महोदया के समक्ष कुछ अपनी बात रखना चाहता हूं । माननीय रेल मंत्री के पास रेल व्यवस्था को सुदृढ़ करने का एक विजन है परंतु मुझे लगता है कि इसमें पूर्वी उत्तर प्रदेश की अनदेखी की गई है ।

आजादी के इतने व-र् के बाद भी यह कहते हुए खेद होता है कि गोरखपुर जो एन.ई. रेलवे का मुख्यालय है किसी भी राजधानी, शताब्दी का दुरांतो श्रेणी की गाड़ियों से वंचित है । पूर्वी उत्तर प्रदेश जहां से करीब 20 संसद सदस्य इस सदन में आते हैं । यहां पर 4 मण्डल के 16 जनपद की जनता नई दिल्ली या उत्तरी भारत के अन्य स्थानों के लिए गोरखपुर-लखनऊ रेल मार्ग का प्रयोग करती है । विकास कार्यों के बावजूद अभी भी यह क्षेत्र रेलवे संसाधनों की कमी से जूझ रहा है तथा आम आदमी अभी भी जान हथेली पर रखकर इस मार्ग पर यात्रा कर रहा है ।

एन.ई. रेलवे को शायद रेलवे का सबसे उपेक्षित क्षेत्र कहा जाए तो यह कोई अतिश्योक्ति नहीं होगी । मैं रेल मंत्री से यह आग्रह करना चाहता हूं कि वह कृपा करके गोरखपुर को नई दिल्ली से राजधानी अथवा दुरोंतो गाड़ियां जिनके चलने की तथा समय से पहुंचने की सुनिश्चितता होती है, को शुरू करे । इस क्षेत्र की जनता इसके लिए आपकी आभारी रहेगी ।

रेल मंत्री ने अपने बजट भा-ण में स्वामी विवेकानंद, गुरूदेव रवीन्द्रनाथ टैगोर तथा मदर टेरेसा की स्मृति में नई रेलगाड़ियों को चलाने का ऐलान किया है । इस संदर्भ में मैं यह कहना चाहता हूं कि मेरा संसदीय क्षेत्र संत कबीर नगर महान संत कबीर की धरती रहा है । यह क्षेत्र महात्मा बुद्ध की धरती रहा है जहां से उनका दिया हुआ संदेश पूरी दुनिया में आज भी प्रासंगिक है । मेरा सुझाव है कि इन महापुरू-ों की याद में कबीर एक्सप्रेस एवं बुद्ध एक्सप्रेस रेल सेवा शुरू की जाए । साथ ही बुद्धिस्ट सर्किट का विस्तार और उसको लोकप्रिय किए जाने के लिए रेलवे की विशे-ा जिम्मेदारी है । श्रावस्ती, लुम्बिनी, कपिलवस्तु, सारनाथ एवं कुशीनगर जो पूर्वी उत्तर प्रदेश में गौतम बुद्ध से विशे-ा रूप से जुड़े हैं, को रेल सुविधा से प्रभावी रूप से जोड़ा जाए तो आम जनता के अलावा पर्यटक और तीर्थ यात्रियों के लिए फायदेमंद होगा ।

---

* Speech was laid on the Table

श्री देवेन्द्र नागपाल (अमरोहा): माननीय सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदया का ध्यान आकर्नित करना चाहता हूं। मैं एक शेर से अपनी बात शुरू करना चाहता हूं -

गमों की आंच पर, आंसू उबाल कर देखो,
बनेंगे रंग किसी पर डाल कर देखो,
अपना दुख करना है तो किसी का कांटा निकाल कर देखो।

मैं यह मानने के लिए तैयार हूं कि आपने बड़े अच्छे तरीके से रेल बजट पेश किया है। मैं सबसे पहले आपको बधाई देना चाहता हूं कि आपने सभी वर्गों के लिए, आम आदमी के लिए आम बजट पेश किया है जिसके फलस्वरूप मालभाड़े या यात्री भाड़े में वृद्धि नहीं की गई। इसमें सामाजिक दायित्व को प्राथमिकता देते हुए रेल संपर्क बुनियादी ढांचे संबंधित परियोजना को मंजूरी दी गई है। इसके साथ यह सच है कि जो आज सक्षम नहीं हैं वे आने वाले कल में सक्षम हो जाएंगे। इस बजट के माध्यम से भवि-य में अधूरी पड़ी योजनाएं जो विज़न 2020 के अंतर्गत आती हैं, के लक्ष्य को प्राप्त कर सकते हैं। मैं यह भी कहना चाहूंगा कि रेल बजट में पश्चिमी उत्तर प्रदेश को काफी उपेक्षित रखा है। मैं अनुरोध करूंगा कि पश्चिमी उत्तर प्रदेश की मांगों पर विचार किया जाए।

महोदया, मैं मंत्री महोदया को बधाई देना चाहता हूं कि आपने नई रेल लाइन गजरौला-संभल रेल लाइन को स्वीकृति प्रदान की है। मैं मांग करना चाहता हूं कि मेरठ-बिजनौर-अलीगढ़ -मथुरा-चांदपुर-बैजोई वाया नैटोर-नोगामा-अमरोहा और संभल, यहां गजरौला-संभल मार्ग पर सर्वे पहले भी हो चुका है, में जल्दी कार्य शुरू होना चाहिए। हमारे क्षेत्र में गंगा को जोड़ने संबंधी बृजघाट गढ़गंगा है जो काफी भागों में बंटा हुआ है इसलिए लक्सर, बक्सर, कासगंज पर कार्य करने की अति आवश्यकता है। रेलवे लाइन का दोहरीकरण और विद्युतीकरण गजरौला से देहरादून वाया बिजनौर, लक्सर, शाहदरा से सहारनपुर वाया शामली, मेरठ, मुज्जफर नगर से हरिद्वार तक होना चाहिए। नई ट्रेनें जैसे सहारनपुर से मुम्बई वाया शामली, कोटद्वार से मुम्बई वाया बिजनौर और मदबा से द्वारका व अलीगढ़ हैं। गाजियाबाद, मुरादाबाद रेलवे लाइन पर क्रासिंग रेलवे मार्ग पर रेलवे फाटक संख्या 51 व गाजियाबाद से मुरादाबाद के मध्य स्थित गजरौला, बिजनौर मार्ग पर पड़ने वाला रेलवे फाटक नं. 45सी व इन दोनों रेलवे क्रासिंग पर ओवर ब्रिज का निर्माण अति आवश्यक है। मैं बताना चाहता हूं कि गजरौला औद्योगिक क्षेत्र है जहां सैकड़ों औद्योगिक इकाइयां बसी हुई हैं जिनके कारण कई किलोमीटर तक जाम रहता है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि फ्लाई ओवर 51सी पास किया है लेकिन 45सी, 44सी, 28सी व 46सी को भी स्वीकृत करें। मेरे क्षेत्र में गढ़मुक्तेश्वर एक गढ़गंगा धाम है मैं चाहता हूं कि यहां बोटलिंग प्लांट लगना चाहिए। रा-ट्रीय राजधानी क्षेत्र

बाहरी रेलवे मार्ग जैसे पानीपत से मेरठ, हापुड़, पलवल, पलवल से रेवाड़ी, रोहतक, पानीपत को नवनिर्मित कर मेरठ और रेवाड़ी से जोड़ दिया जाए, इससे लाखों लोगों को लाभ मिलेगा।

Comment [r51]: Cd by j3

माननीय मंत्री जी उत्तर प्रदेश व राजधानी क्षेत्र के रेलवे के बुनियादी ढांचे के बारे में यात्रियों के बहुत से सुझाव मेरे द्वारा उत्तर प्रदेश के निवासियों के साथ बातचीत के दौरान मुझे प्राप्त हुए हैं, जो रेलवे के बुनियादी ढांचे और रेल यात्री सुविधाओं के बारे में हैं। जैसे नये फ्लाई ओवर, नई ट्रेने, नई लाइने, नये स्टेशन तथा मौजूदा गाड़ियों के ठहराव आदि से संबंधित हैं।

मैं आपके संज्ञान में लाना चाहता हूं कि पश्चिमी उत्तर प्रदेश में 63 व-र्ों के दौरान मात्र एक रेलवे लाइन देवबंद से रुड़की का निर्माण हुआ है। इसके अलावा पश्चिमी उत्तर प्रदेश आज तक बहुत उपेक्षित रहा है। प्रथम बार माननीय मंत्री जी ने गजरौला से सम्भल रेलवे लाइन दी है। मैं इसके लिए उऩका आभार प्रकट करता हूं। परंतु इसके अतिरिक्त हमारी काफी मांगे हैं। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि हमारे क्षेत्र में पड़ने वाले अमरोहा और गजरौला स्टेशन बी. श्रेणी की कैटेगरी में आते हैं, इसलिए इन स्टेशनों पर बी. श्रेणी की सुविधाएं हैं। मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इस पर विचार करके इनका उच्चीकरण कराने का क-ट करें। इसके साथ ही मैं अनुरोध करूंगा कि दिल्ली से बरेली मुरादाबाद के रास्ते एक शताब्दी ट्रेन शुरू की जाए, जिससे हमारे क्षेत्र के लाखों लोगों को आने-जाने में सुविधा होगी।

माननीय मंत्री जी गजरौला, अमरोहा तथा गढ़ में नई ट्रेनों के ठहराव के कई प्रस्ताव मैंने आपको कई बार दिये हैं। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि आप उन पर विचार करके इन स्टेशनों पर ट्रेनों का ठहराव कराने का क-ट करेंगी। इसके साथ ही मथुरा जनपद में दिल्ली-आगरा रेलवे मार्ग पर अजाही व छाता के मध्य खम्भा नम्बर 1424 व 28/50 एक अंडरग्राउंड समपार है। यहां रेलवे फाटक के निर्माण के आसपास के करीब कई हजार गांवों के लोगों को आवागमन में सुविधा होगी। यह जनहित के लिए अत्यंत आवश्यक है। मेरा निवेदन है कि आप इसे जल्द से जल्द कराने का क-ट करें।

अंत में मैं निवेदन करता हूं कि गाड़ी संख्या 362 डाउन डीएलआई,एजीएस में माल ढुलाई हेतु एक्स्ट्रा व वीवीआईपी चलती है, इसे अब बंद कर दिया जाए, चूंकि इसके कारण यहां लोगों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है। नजीबाबाद से गजरौला पैसेंजर को हरिद्वार तक चलाया जाए तथा गजरौला जंक्शन से मौजमपुर, नारायण जंक्शन पर लक्सर से लिए मोड बनाने की बहुत आवश्यकता है। मुझे आशा है कि आप मेरे उपरोक्त निवेदनों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगी।

*** श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर) :**

इस वर्ष के रेल बजट पर चर्चा प्रारंभ हो गई है । रेल बजट संपूर्ण देश की दृष्टि से अत्यंत महत्वपूर्ण है । यातायात रेल संचालन, माल ढुलाई एक प्रकार से देश का केवल परिवहन ही नहीं जीवन विकास रेल से जुड़ा है । लेकिन इस वर्ष संपूर्ण रेल - केवल एक प्रदेश में सिमट कर रह गई - पूरा रेल विभाग केवल एक प्रदेश के विकास पर ही केंद्रित होता नजा आ रहा है । मालवा में एक कहावत है अंधा बांटे रेवड़ी अपना अपने को दे । 2011-12 के रेल बजट से ऐसा प्रतीत नहीं होता है कि देश में रेल सुविधाओं से वंचित अन्य कोई राज्य भी है । घनत्व की दृष्टि से भी रेल परियोजनाओं का आवंटन नकारात्मक दृश्य प्रस्तुत कर रहा है । नई रेल परियोजनाएं केवल एक सीमित क्षेत्र को छोड़कर अन्यत्र कहीं स्थापित नहीं की जा रही है । मध्य प्रदेश सरीखे रेल की दृष्टि से पिछड़े क्षेत्र में जो भी नाम मात्र की योजनाएं कागजों पर चल रही है उनकी गति बढ़ती लागत व बजट आवंटन का अनुपात देखा जाए तो उक्त योजनाएं इस सदी के अंत तक भी यदि पूरी होती है तो मध्य प्रदेश भाग्यवान होगा ।

जिस दाहोद-इंदौर परियोजना का शिलान्यास माननीय प्रधानमंत्री ने आज से तीन वर्ष पूर्व किया हो तथा रहवासियों को यह आश्वासन दिया गया हो की तीन वर्ष में योजना पूर्ण हो जाएगी जिस क्षेत्र के सांसद केन्द्रीय मंत्रिमंडल में हो व शिलान्यास के समय यह आश्वस्त करते हो कि मैं आप सभी को सन् 2011 में इस मार्ग पर रेल में सफर कराऊंगा ।

उस परियोजना की स्थिति आज प्रारंभिक दौर में ही है । यहां तक परियोजना के लिए आज तक आवंटित धनराशि से परियोजना की लागत 6 गुना से भी ज्यादा बढ़ चुकी है तथा 75 प्रतिशत भूमि का अधिग्रहण भी नहीं किया गया है । ऐसे में कौन सी पीढ़ी इस रेल में सफर करेगी यह भवि-यवाणी करना भवि-यवेत्ताओं को भी संभव नहीं होगा । ऐसी ही परिस्थितियां मालवा की अन्य परियोजनाओं की भी है । न केवल दाहोद इंदौर, छोटा उदयपुर धार वरन रतलाम अकोला आमान परिवर्तन परियोजना जो रेलवे की दृष्टि से भी अत्यधिक महत्वपूर्ण है अनदेखी जिस तरह से रेल बजट में की गई है वह मंत्रालय का अन्य राज्यों की ओर उपेक्षा का दृष्टिकोण स्पष्ट रूप से दर्शाता है ।

---

* Speech was laid on the Table

नई यात्री गाड़ियां प्रारंभ करने की घो-णाएं भी मध्य प्रदेश विशे-ातः इंदौर की दृ-टि से छलावा मात्र है जिन नई रेल गाड़ियों की घो-णा इंदौर के संदर्भ में की गई है वे इंदौर की दृ-टि से अनुपयोगी है । जैसे इंदौर जबलपुर ट्रेन या इंदौर-कोटा ट्रेन उक्त शहरों सं इंदौर पूर्व से ही कम दूरी के मार्ग से जुड़ा है तथा पूर्व से ही सुविधाजनक रेल सुविधा उपलब्ध है व-ाों से लंबित इंदौर बंगलौर, हैदराबाद, पूरी, बरेली आदि मार्गों पर सीधी रेल सेवा प्रारंभ किए जाने की मांग जिन्हें रेलवे द्वारा भी स्वीकार किया गया हो घोि-त न की जाना पक्षपात का एक अनूठा उदाहरण है । इंदौर से पटना हावड़ा तथा इंदौर-पुणे के मध्य चल रही गाड़ियों को नियमित किए जाने की मांग स्वयं पश्चिमी रेलवे कर रहा है तथा यहां तक की इंदौर पुणा गाड़ी प्रतिदिन करने पर हम सतत आग्रहपूर्वक जोर दे रहे हैं जिसके लिए भरपूर ट्रेफिक है मगर मंत्रालय की ओर से सिर्फ उपेक्षा मिलती है । इन स्थानों के लिए ग्री-मावकाश में अतिरिक्त गाड़ियां चलाए जाने की मांग तब रेल मंत्रालय स्वीकार नहीं करता तथा अन्य क्षेत्रों को ऐसी अतिरिक्त गाड़ियां प्रदान की जाती है तो रेलवे की मंशा इस क्षेत्र के बारे में कितनी नकारात्मक है यह दर्शाने की आवश्यकता नहीं पड़ती । हम मांग रहे थे मोती हाथ में दिया छोटा धागा - हम मांग रहे थे बंगलौर-हैदराबाद से जोड़ने वाली गाड़ी जिनसे हम आमान परिवर्तन के कारण अलग हो गए हमें चाहिए या पूरी-बरेली से जुड़ा लेकिन इस तरफ ध्यान नहीं दिया गया ।

प्रस्तुत बजट में रेलवे की आर्थिक स्थिति छिपाने के लिए छठे वेतन आयोग के बहाने का सहारा लिया गया है । परंतु वास्तव में रेलवे के विगत व-ाों की खराब परिचालन परिस्थितियां तथा नकारात्मक संचालन का कारण छुपाया जा रहा है । जहां तक कि वित्तीय व-ा मं परिचालित हो रही कई परियोजनाओं को व्यय की राशि रोक दी गई । यदि हम परियोजनाओं पर केवल सीमित मात्रा में धनराशि खर्च करते रहे तथा निर्धारित अवधि में पूर्ण करने के स्थान पर उन्हें व-ाों तक लंबित रखे तो न केवल व्यय किए धन पर रेल को कोई लाभ मिलता है वरन बढ़ती लागत के कारण परियोजना पूर्ण करना असंभव सा हो जाता है जो रेल की खराब वित्तीय हालत का मूल कारण है । सुरक्षा के लिए जो उपाय किए गए हैं उसमें भी पक्षपात पूर्ण दृ-टिकोण स्प-ट रूप से दर्शित होता है। टक्कररोधी उपकरण (एसीडी-एंटीकॉलीजन डिवाईस) की स्थापना अब तक संपूर्ण रेल नेटवर्क पर की जानी थी उसे भी केवल चुनिंदा क्षेत्रों में स्थापित किया जाना तथा वो भी कुछ विशि-ट

राजनैतिक हितों को ध्यान में रखते हुए इस बात का द्योतक है कि सुरक्षा के मामले में भी यात्रियों से ज्यादा राजनीति महत्वपूर्ण है ।

आर्थिक स्थिति खराब होते हुए भी आय के नए स्रोत ढुंढने की कोशिश न करना व केवल सस्ती लोकप्रियता के लिए किराया बढ़ाए न जाने की घो-णा करना भवि-य में आने वाले रेलमंत्रियों के लिए दिवालिया हो रही रेलवे को पुर्नस्थापित करने की एक कठिन चुनौती होगा । अभी भी समय है कि राजनीति से ऊपर उठकर रेल देश की है इस सोच के साथ मंत्रालय आर्थिक स्थिति को देखते हुए कार्य करेगा ।

[*] **SHRI SOMABHAI GANDALAL KOLI PATEL (SURENDRANAGAR) :** With sorrow full heart, it is stated that, the budget granted for assets acquisition, construction & replacement for 2011-12 of Western Railway for following Nos. of items are very less, which should be revised and increased as per below :-

It is came to know that, the project, which could be completed within 5 years, are going to be finalized or completed after 15 years, due to sanction of less Budget, hence it could be effected to the progress of infrastructure of western railways. Hence, kindly outlay proposed for following Nos. of items may be increased and oblige to the people of Gujarat State, as per below :-

Item No.	**Particulars**	**Outlay proposed for 2011-12**	**Outlay should be revised for 2011-12**
10	Rajkot-Veraval-Wansjalia-Jetalsar with new material modification Shapur-aradiya (46 Kms) & Veraval-mnath (281 Kms) & Somnath-Kodinar (36.96 Kms)	1,00.00	10 Crs
26	Shahibaugh-Sabarmati 3rd line connectivity by gaun, track on Mg. Bridge No.-733	1,05,00	02 Crs
42	Viramgam-Additional & alternation in passenger/goods yard for separate up & dn main line	68.91	15 Crs
60	Jamnagar-Addl. Loop line	80.00	01 Crs
61	Chharodi Addl. Loop line	39.00	01 Crs
332	Mehsana-Palanpur Rebuilding (Bridge No.917) Bhav nagar work shop facilities for periodical overhauling of 50 broad gauge coaches per month	1.00	06 Crs
396	Bhavnagar work shop facilities for periodical overhauling of 50 broad gauge coaches per month	7,30.21	30 Crs
404	Ahmedabad-conversion-renovation meter gauge pit line	1,27.14	06 Crs
409	Porbandar-(Coaching Depot) sick line shed with EOT crane	63.57	05 Crs

[*] Speech was laid on the Table.

429	Bhavnagar Division – Replacement of Quarter	10.00	05 Crs
430	Vadodara Division	10.00	05 Crs
431-432	Bhav Nagar Division	10.00	05 Crs
433	Ahmedabad Division	10.00	05 Crs

L.C. Named Nilki at Viramgam Railway station should be provided over bridge (under Ahmedabad Division, W. Rly.) L.C. No. 105 B, near Surendranagar Gate Railway station should be provided under Bridge (under Bhav Nagar Division) W. Rly. Two Ticket window should remain open for all time at Viramgam Railway station (Ahmedabad Division W. Rly.). Work of low height under-bridge Bet Joravarnagar – Surendranagar Gate Railway station is not started since last 6 months. Undersigned has remitted full amount for construction of above under bridge under Bhavnagar division on W. Rly.

SHRI BIBHU PRASAD TARAI (JAGATSINGHPUR): Madam Chairman, I thank you for giving me the opportunity to participate in the Railway Budget, 2011-12 in this august House.

If the Railway Budget which is placed in the august House would be implemented, it will create regional imbalance, acute discontentment and local disparity instead of inclusive growth of Indian Railways as claimed by the hon. Minister.

Resources may be scarce and scanty but equal distribution is essential for balanced development of the East Zone. A handful of States are getting a lion's share of budgetary allocations including facilities and privileges at the cost of other States.

Railways is the lifeline of India and Odisha is the lifeline of Indian Railways as it is the mineral bowl of the country having the highest resources of ores, bauxite, coal, chrome, etc. The Indian Railways is getting Rs. 7000 crore as revenue from my State instead of low density of tracks and negligence of Indian Railways.

The demands put forth by our hon. Chief Minister, Shri Naveen Pattanayak, have not been considered properly when Odisha has become the most favoured destination of industrial houses. On the other hand, industrial proposals for Rs. 6.7 lakh crore have been cleared by our State which requires high investment in rail infrastructure for transportation of goods and communication for passengers.

I, on behalf of the people of Odisha, urge upon the hon. Minister to consider favourably on some points that I am raising now. The Eastern dedicated freight corridor from Ludhiana to Dankuni should be extended to Berhampur via Paradip so that vast northern and central parts of the country will have an access to the upcoming modern ports along with East Coast.

Comment [U52]: cd. by k3

Besides this, another dedicated corridor in the coal region Angul-Talcher belt and Nayagarh-Bansapani iron ore region be started.

I would request the hon. Minister to take up construction work of the proposed Bhadrachalam-Talcher rail link via Malkangiri Jeypore – Lanjigarh and Sambalpur – Berhampur rail link via Phulbani on priority basis, with adequate Budgetary provision.

Further, I would request the hon. Minister to extend the survey work from Gopalpur to Digha in the coast of Bay of Bengal so that many upcoming ports coming along the coast, including Paradip – Dhamra can have rail connectivity and enhance the tourism potential of the country.

In my constituency, there is a small village called Pandua where *Biswakabi* Rabindranath Tagore had composed his legendary poetry "Chitrangada" and now, his 150th birth anniversary is going to be celebrated there. In this context, I would urge upon the hon. Minister to start a Kabi Guru Express from Paradip to Howrah.

All along I have been demanding better services to Paradip due to its growing industrial activity as Paradip has a very good berth capacity, as it is a major sea port. On the other hand, within its adjacent areas, there are so many industries worth thousands of crores of rupees. Major industries are either already there or going to come up, like one oil refinery has been started; one steel plant is going to be started by the ESSAR Company; two fertilizer plants are already there, that is IFFCO and PPL; and one vegetable-based industry, that is CARGIL, is there; two carbon factories are there.

We are thankful to the Union Cabinet for the Union Cabinet in the recent past has decided to make a PCPIR region at Paradip at a cost of Rs. 1.78 lakh crore. We feel it a privilege. So, in this context, for augmenting the communication facility, I would urge upon the hon. Minister to run two more express trains from Paradip to New Delhi and Mumbai.

I would request the hon. Minister to make more Budgetary provisions and to give more funds to expedite the Haridaspur rail link.

I demand the hon. Minister to make the Budget a fair deal and I demand a legitimate share for my State, for the sake of equity and justice.

*** श्री हरीश चौधरी (बाड़मेर) :**

यूपीए सरकार के आठवें रेल बजट में लगातार मानव मूल्यों के माध्यम से रेल उपयोगकर्ताओं पर किसी प्रकार का रेल किराया भार नहीं डालते हुए सुविधाओं में बढ़ोत्तरी करने के लिए यूपीए अध्यक्षा सोनिया गांधी एवं प्रधानमंत्री मनमोहन सिंह जी, रेल मंत्रीजी को मेरे संसदीय क्षेत्र एवं राजस्थान के नागरिकों की तरफ से हार्दिक बधाई एवं आभार व्यक्त करता हूं । बजट भा-ण में मेरे संसदीय क्षेत्र के लिए महत्वपूर्ण कई व-र्षों पुरानी मांग बाड़मेर पालनपुर एवं जैसलमेर काण्डला रेल मार्ग सर्वेक्षण की घो-णा करने हेतु हार्दिक धन्यवाद व्यक्त करता हूं । आशा है कि रेल मंत्रीजी अपने आगामी बजट भा-णों में इन मार्गों पर रेल लाइन बिछाने की भी घो-णा करेंगी जिससे मेरे संसदीय क्षेत्र के पिछड़ेपन को दूर करने में सहयोग मिलेगा ।

मैं रेल बजट में बाड़मेर को आदर्श स्टेशन के रूप में अपग्रेड करने की घो-णा के लिए धन्यवाद देता हूं, साथ ही वस्त्र उद्योग के लिए विख्यात बालोतरा एवं पर्यटन स्वर्ण नगरी जैसलमेर रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में अपग्रेड करने के लिए अनुरोध करता हूं । बाड़मेर में दो रेलवे ओवरब्रिज की स्वीकृति से यातायात के प्रचालन में सुगमता आएगी और जाम जैसी समस्या से निजात मिलेगी । मैं निवेदन करना चाहूंगा कि बालोतरा में रेलवे ओवरब्रिज की स्वीकृति प्रक्रियाधीन है, उसे शीघ्र स्वीकृत किए जाने का अनुरोध करता हूं । बाड़मेर-कालका एक्सप्रेस के बायतू स्टेशन पर ठहराव की मांग लंबे समय से की जा रही है, मैं प्रायोगिक रूप से लगातार इस रेल सेवा को बायतू रेलवे स्टेशन पर ठहराव के लिए अनुरोध कर रहा हूं ।

इन्फ्रास्ट्रक्चर, सेवा के प्रावधान के विनिर्दि-ट क्षेत्र में निवेश को बढ़ावा देने की बजट घो-णा स्वागत योग्य है । मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत बाड़मेर जैसलमेर जिलों में कोयला, जिप्सम, कच्चे तेल, लाइमस्टोन, गैस के अकूत भंडार हैं वहीं सौर ऊर्जा उत्पादन, पर्यटन, सामरिक एवं औद्योगिक दृ-टि से महत्वपूर्ण इस क्षेत्र में पूरे देश के कुल उत्पादन का 20 प्रतिशत कच्चे तेल का उत्पादन हो रहा है लेकिन ये सीमावर्ती जिले रेल सुविधाओं के अभाव के कारण देश के अन्य हिस्सों से कटे हुए हैं । मैं अनुरोध करूंगा कि उद्योगों के विकास के लिए रेलों का इन्फ्रास्ट्रक्चर

---

* Speech was laid on the Table

विकास, कोयला एवं लौह अयस्क की खानों के लिए रेल संपर्क के तहत मेरे संसदीय क्षेत्र बाड़मेर जैसलमेर में रेल संपर्क को प्राथमिकता दी जाए । इन जिलों को दक्षिणी भारत के राज्यों से रेल संपर्कता प्रदान की जाए ।

इस बजट में मेरे संसदीय क्षेत्र के बाड़मेर जिले में समदड़ी-भीलड़ी रेल मार्ग पर आमान परिवर्तन पूर्ण हो जाने के पश्चात् बाड़मेर से मुम्बई रेल सेवा की घो-णा की पूरी आशा थी लेकिन यह पूरी नहीं हो पाई है । मैं अनुरोध करूंगा कि जोधपुर मुम्बई के बीच चलने वाली रेल का फेरा बाड़मेर तक बढ़ाया जाए ।

मैं शुक्रगुजार हूं यूपीए अध्यक्षा माननीया सोनिया गांधी एवं प्रधानमंत्री मनमोहन सिंह जी का, कि उनके कुशल नेतृत्व में हुए निर्णय से भारत व पाकिस्तान के बीच दोस्ती, प्रेम, भाईचारे की थार एक्सप्रेस 18 फरवरी, 2006 को आरंभ हुई । यह रेल भारत में प्रवेश मेरे संसदीय क्षेत्र के मुनाबाव स्टेशन से करती है और इस रेल से यात्रा करने वाले यात्रियों में मेरे संसदीय क्षेत्र के बाड़मेर, जैसलमेर जिलों के निवासियों एवं रिश्तेदारों की संख्या अधिक है । भारत पाक विभाजन के समय हजारों परिवार बिछुड़ गए थे इन परिवारों के लोग थार एक्सप्रेस से अपने रिश्तेदारों से मिलने आते हैं, ये अपने साथ अमन का पैगाम लाते हैं । लेकिन विडम्बना यह है कि बाड़मेर-जैसलमेर जिलों में थार एक्सप्रेस से आने जाने वाले दोनों देशों के नागरिकों को पाकिस्तान जाने के लिए पहले जोधपुर जाना पड़ता है । भारत आते समय इन्हें मुनाबाव में पूरा सुरक्षा जांच होने के बाद भी थार एक्सप्रेस से जोधपुर जाना पड़ता है और फिर वहां से लौटकर बाड़मेर-जैसलमेर आना पड़ता है । जबकि बाड़मेर रेलवे स्टेशन मुनाबाव-जोधपुर रेल मार्ग के मध्य में स्थित है ।

मैं थार एक्सप्रेस को बाड़मेर स्टेशन पर रूकवाने का प्रावधान करने के लिए अनुरोध करता हूं ।

मेरे संसदीय क्षेत्र बाड़मेर एवं जैसलमेर में रेलवे विकास से देश के विकास को गति मिलेगी और राजस्व में बढ़ोत्तरी होगी जैसे रक्षा संबंधी वाहनों को पहुंचाने, शाही पर्यटन रेल सेवा के माध्यम से विदेशी मुद्रा कमाने का कार्य, खनिज पदार्थों को ढोने का कार्य, इत्यादि ।

मेरा संसदीय क्षेत्र प्राकृतिक साधनों से भरपूर है और यहां पर उपलब्ध कच्चे माल पर आधारित उद्योग लगाने की काफी संभावनाएं हैं । बाड़मेर में रेलवे की जमीन खाली पड़ी हुई है उसका कॉमर्शियल उपयोग पीपीपी के माध्यम से किया जा सकता है । अगर रेलवे उपकरण संबंधी

कोई उद्योग बाड़मेर एवं जैसलमेर में लग जाए तो यहां के लोगों को पलायन करके अन्य राज्यों में नहीं जाना पड़ेगा । साथ ही साथ मारवाड़ क्षेत्र के लोग देश के हर कोने में फैले हैं और व्यापार एवं उद्योग में उल्लेखनीय योगदान दे रहे हैं । अगर देश के कोने वाले राज्यों से मेरे संसदीय क्षेत्र को जन्मभूमि/कर्मभूमि/मातृभूमि रेल सेवा से बाड़मेर एवं जैसलमेर को जोड़ दिया जाए तो बाड़मेर एवं जैसलमेर के क्षेत्रीय विकास में सहयोग मिल पाएगा । 2489/2490 दादर-जोधपुर-बीकानेर एक्सप्रेस में बाड़मेर स्टेशन के दो डिब्बे जोड़े जाए, जो समदड़ी रेलवे स्टेशन पर जोड़े जाए, जिससे बाड़मेर के निवासियों को मुम्बई की तरफ जाने में सीधे लाभ मिल सके। इसके लिए बिना खर्च, बिना अतिरिक्त स्टाफ लगाए रेलवे को राजस्व मिलेगा ।

जैसाकि रेल बजट 2011-12 हरित ऊर्जा व-र्ा के रूप में मनाया जा रहा है इस दिशा में जैसलमेर में सौर ऊर्जा आधारित कार्य एवं यहां के साधनों का उपयोग करने में सहयोग मिलेगा ।

मेरे संसदीय क्षेत्र के बाड़मेर जिले में समदड़ी मुनाबाव खण्ड में 45 मानवरहित (Unmanned) फाटक हैं जिनमें 2 पर आरयूबी बन रहे हैं और 4 को मानवसहित करने का कार्य चल रहा है लेकिन शे-ा 39 को मानवसहित (Manned) श्रेणी में किए जाने की स्वीकृति की आवश्यकता है क्योंकि इस कारण जनहानि के साथ-साथ पशुहानि की संभावना भी अधिक रहती है ।

प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना में बनने वाली ग्राम सड़कों के मध्य आने वाले 4 मानवरहित और 8 मानवसहित फाटक बंद पड़े हैं, जिस कारण इस महत्वपूर्ण योजना में बनी सड़कों का लाभ ग्रामीण नहीं ले पा रहे हैं । मेरा अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र में 39 मानवरहित फाटकों को मानवसहित श्रेणी में करने एवं पीएमजीएसवाई योजना में बनी संपर्क सड़कों पर स्थित 12 क्रासिंग को शीघ्र आरंभ करने की स्वीकृति प्रदान करें ।

बाड़मेर रेलवे स्टेशन के बाहर एक सत्तर व-र्ाीय वृद्ध श्री हीरालाल जीनगर 27 फरवरी से आमरण अनशन पर बैठे हैं जिन्होंने बाड़मेर को दक्षिण भारत की रेल सेवा से जोड़ने की मांग कर रखी है, जिसको बाड़मेर को लाखों जनता का मौन समर्थन मिला हुआ है । सदन से अनुरोध है कि उनकी आवाज को सुना जाए । बाड़मेर में देश की सबसे बड़ी छावनी है जहां पर अन्य राज्य के सैनिक देश की हिफाजत कार्य में जुटे हुए हैं । उन्होंने भी सीमावर्ती बाड़मेर से पूना शहर/मुम्बई रेलवे सेवा से जोड़ने का आग्रह किया है, उनकी मांग पर विचार किया जाए । बालोतरा एक बढ़ता

औद्योगिक क्षेत्र है जहां से बड़े पैमाने पर वस्त्र का कारोबार होता है । इस क्षेत्र के विकास के लिए बाड़मेर एवं चैन्नई की रेल सेवा शुरू करने से दक्षिण एवं बाड़मेर के वस्त्र उद्योग को गति मिलेगी ।

अंत में पुनः माननीया सोनिया गांधी, प्रधानमंत्री मनमोहन सिंह एवं माननीया रेल मंत्री ममता बनर्जी को लोकप्रिय बजट पेश किए जाने पर आभार व्यक्त करता हूं और इसे पास करने की अनुशंसा करता हूं ।

श्री जगदानंद सिंह (बक्सर): सभापति महोदया, देश के सामने जो रेल बजट आया है, मैं उसकी किसी खामी के बारे में चर्चा नहीं करना चाहता हूं। मैं केवल एक बात कहना चाहता हूं कि अगर डैप्रिसिएशन में एस्टीमेटेड 2000 करोड़ रुपये और जुड़े होते तो ऑपरेटिंग रेशो और बढ़ जाती। पूरे बजट को बैलेंस किया गया है। ऑपरेशन में 2000 करोड़ रुपये खर्चा बढ़ा लेकिन डैप्रिसिएशन में जमा करने का जो एस्टीमेट था, उसमें कटौती कर दी। खैर, मैं यह मानकर चलता हूं कि पे-कमीशन के चलते रेल पर बोझ बढ़ा है, इसलिये ऑपरटिंग रेशो भी उसके हिसाब से बढ़ी है। आदरणीया ममता जी, एक तरह से पुराने समय में जहां रेल थी, करीब-करीब, धीरे-धीरे बोझ वहीं पर लाकर खड़ा किया है। ऐसा इनकी एफिसिएंसी के चलते नहीं, इनकी कोई गलती नहीं, लेकिन जो परिस्थिति है, ऑपरेटिंग रेश्यो भयानक ढ़ंग से बढ़ रहा है। मुझे लगता है कि रेल फिर से अपनी पुरानी जगह पर पहुंच रही है।

Comment [r53]: cd. by l3

महोदया, मैं कुछ चर्चा करना चाहता हूं, पता नहीं इस तरह से बिहार के लोगों के साथ अन्याय क्यों होता है? रेल महकमे ने मोकामा और मुजफ्फरपुर के दो रेल कारखानों का अधिग्रहण किया और यह अधिग्रहण पहले हुआ। वेस्ट बंगाल में भी दो कारखानों का अधिग्रहण किया गया, लेकिन वहां के कर्मचारियों का अद्यतन पे-रिविजन कर दिया गया और मोकामा और मुजफ्फरपुर के कर्मचारियों का, जोकि रेल का वैगन बनाते हैं, ये बहुत प्राचीन कारखाने हैं, ये हैवी इंडस्ट्री से अधिगृहित होकर रेल महकमे में आये हैं, का पे-रिविजन नहीं हुआ है। मैं मांग करना चाहूंगा कि कर्मचारी चाहे वह मुजफ्फरपुर का हो, मोकामा का हो, बंगाल का हो, केरल का हो, महारा-ट्र का हो, सबके साथ समरूप व्यवहार होना चाहिए। मैं समझता हूं कि यह रेल मंत्री जी के नोटिस में न आया हो, इसलिए मैं इसे रखना चाहता हूं। डालमिया नगर इतना बड़ा एम्पायर, रेल मंत्रालय ने अधिग्रहित किया, वह बिल्कुल लावारिस की हालत में फिर से जा रहा है। डालमिया नगर से बिहार के लोगों का बहुत सेंटीमेंट जुड़ा हुआ है। किसी जमाने में इस पूरे देश के थर्ड एम्पायर, बिरला, टाटा के बाद डालमिया का डेहरी में हुआ करता था। इतने कम राशि में इतना बड़ा एम्पायर रेल महकमे को मिला हुआ है, कई जगह पर कई तरह के कारखाने खुल रहे हैं और जहां पर सब इन्फ्रास्ट्रक्चर है, लेकिन वहां पर कोई काम आगे नहीं बढ़ पा रहा है। जब लालू जी रेल मंत्री थे तो बिहार की जनता की मांग पर इसका अधिग्रहण किया गया था। मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि डालमिया नगर, डेहरी के बारे में एक बार देखें, वह अपने-आप में एक बहुत बड़ा ऐसेट रेल डिपार्टमेंट के पास है। पिछले सत्र में जब मैंने सवाल किया था, मधेपुरा के रेल कारखाने के बारे में तो माननीया रेल मंत्री जी ने कहा था कि निकट भवि-य में इसकी शुरूआत होगी। पीपी कार्यक्रम के तहत इसके कार्य शुरू होने वाले थे,

लेकिन मैं देख रहा हूं कि कोई बात इसमें आगे नहीं बढ़ पा रही है। इसी तरह से जितने भी रेल के प्रोजेक्ट्स और रेल के कारखाने हैं, करीब-करीब किसी पर भी शुरूआत नहीं हो पा रही है।

महोदया, जब गाड़ियां पटना से दिल्ली के लिए चलती हैं तो कई गाड़ियां सीधे दिल्ली चली आती हैं और मुगलसराय और पटना के बीच के जो हम लोगों के इलाके हैं, जहां बक्सर में उत्तर प्रदेश के बलिया इलाके के भी लोग आते हैं, वहां उन गाड़ियों का ठहराव नहीं होता है। मैं माननीया रेल मंत्री जी से कहूंगा कि यह बहुत बड़ी आबादी है। कामर्शियली वॉयबल, राजस्व के मामले में वह आपके ईस्ट सेंट्रल जोन का तीसरे या चौथे नंबर का स्टेशन है, लेकिन वहां गाड़ियों का ठहराव न होना, हम सब के लिए बहुत परेशानी का कारण है। यदि सम्पूर्ण क्रान्ति और विक्रमशिला वहां ठहरें तो मुझे लगता है कि हम लोगों को भी दिल्ली आने में आसानी होगी। इस समय दस से बारह घंटे गाड़ियां लेट चल रही हैं और गाड़ियों के लेट होने के चलते किसी के लिए भी दिल्ली समय से पहुंचना संभव नहीं है।

महोदया, 170 फीसदी मेन लाइन पर गाड़ियां चल रही हैं। मैं समझता हूं कि गाड़ियों का लेट होना स्वाभाविक हो गया है, लेकिन दस से बारह घंटे गाड़ियों का लेट होना और कभी-कभी तो चौबीस घंटे गाड़ियां लेट हो जाती हैं। इसलिए गाड़ियां समय पर चलनी चाहिए। इसी के साथ मैं कहना चाहूंगा कि स्टेशनों की हालत बहुत खराब है। ट्रेनों में यात्रियों को सुविधा, बिहार में ट्रेनों में लोग छतों पर चढ़कर यात्रा करते हैं। मुझे लगता है कि यात्रियों से इतना बड़ा राजस्व शायद देश के किसी भी हिस्से से नहीं आता। गाड़ियों में रोशनी नहीं है, गाड़ियों में पानी की सुविधा नहीं है, गाड़ियों में शौचालय की सही व्यवस्था नहीं है। आखिर बिहार के लोग जो इतना राजस्व देते हैं, अपनी यात्रा में सुविधा के लिए रेल को राजस्व भी आता है, लेकिन पता नहीं वहां के यात्रियों के साथ क्यों इस तरह का व्यवहार किया जाता है?

सभापति महोदया : आप कृपया वाइंड अप कीजिए। आपकी पार्टी के एक और माननीय सदस्य बोलेंगे।

श्री जगदानंद सिंह : महोदया, मैं बिल्कुल समाप्त कर रहा हूं। बक्सर स्टेशन, मैं कहना चाहता हूं कि वहां ओवरब्रिज की भी कमी है। मैं कहना चाहता हूँ कि बक्सर स्टेशन में ओवरब्रिज की कमी है। पेयजल और शेड की तो कल्पना ही नहीं कर सकते। जहाँ प्रतीक्षालय में कई तरह की सुविधाएँ थीं, वे सारी सुविधाएँ बंद हो गई हैं। मुगलसराय जैसा बड़ा स्टेशन जहाँ से कम से कम 30 से 35 संसद सदस्य ट्रेन पकड़ते हैं, यदि कोई वहाँ के वीआईपी प्रतीक्षालय में चला जाए तो आधा घंटा या एक घंटा भी ठहर नहीं सकता। जब गाड़ियाँ विलंब से आती हैं तो स्वाभाविक रूप से वहाँ ठहरना पड़ता है। मुगलसराय इस देश का एक बहुत बड़ा स्टेशन है। लाखों करोड़ों लोग वहाँ से प्रतिवर्ष यात्रा करते हैं। मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहूँगा कि

Comment [c54]: Contd. By m3

इतने बड़े प्रति-ठा वाले जंक्शन और स्टेशन पर इस तरह की असुविधा का होना बहुत अच्छी बात नहीं है। मैं रेल मंत्री जी का मन बहुत दुखी नहीं करना चाहता हूँ लेकिन एक बात ज़रूर कहकर बात खत्म करूँगा।

महोदया, बंगाल हमारा पड़ोसी राज्य है। हम लोग यह मानकर चलते हैं कि कभी हम बंगाल का हिस्सा थे। बंगाल को तरजीह देना हम लोगों की प्रसन्नता का वि-नय है। लेकिन जब बिहार के प्रति उदासीनता दिखती है तो वहाँ की दस करोड़ आबादी के दिमाग में बात आती है कि क्या कारण है कि जब रामविलास जी, नीतीश कुमार और लालू प्रसाद जी रेल मंत्री थे तो वे जहाँ बिहार के लिए काम करते थे वहीं देश के लिए भी काम करते थे। इसलिए मैं माननीया रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि अपने पड़ोसी राज्य बिहार को अपने दिमाग में और अपने ध्यान में रखें। वहाँ जितनी योजनाएँ चल रही हैं चाहे वे ब्रिज की हों या दोहरीकरण की हों, नई लाइनों की हों या जो डैडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोर है, उसकी हों, मैं निश्चित रूप से आपकी इस बात के लिए प्रशंसा करना चाहूँगा कि आपने नयी ज़मीन का अधिग्रहण नहीं किया। यदि नई ज़मीन का अधिग्रहण किया होता तो बहुत फर्टाइल लैन्ड किसानों की चली गई होती, लेकिन आपने शायद बंगाल से अनुभव किया था कि किसानों की ज़मीन व्यर्थ में लेना बहुत अच्छी बात नहीं है। आपने तीसरी लाइन, चौथी लाइन को अपनी ही रेल की ज़मीन में बनाने का प्रयास किया है, इसके लिए मैं धन्यवाद देते हुए पुनः आपसे कहना चाहता हूँ कि बिहार को दिमाग में रखें। इसी के साथ मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

[*]**SHRI KODIKKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA):** The hon. Minister of Railways has presented to the nation a pro-poor Budget under the able-guidance of our UPA Chairperson, Madam Shrimati Sonia Gandhi; and the laudable leadership of our beloved Prime Minister, Dr. Manmohan Singh, which has been greatly appreciated by all sections of the society in our country.

The Government is providing better passenger amenities; tangible concessions to the common man, the student community and women & men folk; and taking care of other priority areas like cleanliness, quality of Railway catering, safety and security, and punctuality. I sincerely believe that we have largely achieved whatever we had expected from her, and she has set a benchmark in her present Budget as also her previous ones as she has thought of an inclusive Budget catering to all sections of society of our country.

She has also thought about the employees of the Railways, that is, 14 lakh members of the railway family, who toil day and night with unparalleled dedication towards their duties. She had made provisions for their housing, health, education etc. She has expanded the scope of Liberalized Active Retirement Scheme for Guaranteed Employment for

[*] Speech was laid on the Table.

safety category staff; extending medical facilities to both dependent father and mother of railway employees; increase in the scholarship for the girl child of gangmen and group 'D' employees to Rs.1,200 per month for higher education, etc.

The hon. Minister's proposal in her Budget speech to set up two more wagon units under JV/PPP mode including one each at Kolar and Alappuzha, Kerala; Railways are interested to partner with Autocast and SILK at Cherthala, for which business plan is being revised to bring it in line with the current needs of the railways; proposal to set up more mechanized laundries for improving the quality of linen in trains at various places; the Izzat scheme in 2009-10 has benefited over four lakh disadvantaged citizens; Two new coaching terminals at Nemam and Kottayam in Kerala; and last but not the least she has not increased the fares for the last two years despite all pressures on finances. She has also made a statement in her Budget speech that: "I am now making an offer that whichever state ensures trouble-free train running for the whole year, shall be given two new trains and two projects as a special package." I am sure that Kerala would be the first State to benefit from this announcement in the next year itself as Railways provide the only affordable mode of long distance travel. The hon. Minister has also

announced setting up of a large number of rail based factories/manufacturing projects to create employment opportunities for the unemployed youth, which would be of great help to the youth of our country.

I would also like to appreciate her for the decision that she has taken regarding freight traffic by making more cold storages available for the farmers under the Kisan Vision, which was mentioned in her Budget speech. This is a very encouraging step taken by the hon. Minister and this Government to help the poor farmers of our country who put in a lot of hard work to produce eatables that perish due to non-availability of proper storage spaces.

The hon. Minister has also taken great care to ensure safety of the Railway lines; anti-collision devices are getting new impetus to ensure safety of passengers; and the Railway Protection Force is sought to be expanded in order to provide safety and security to the passengers. The recruitment process has already been set in motion for filling the vacancies of about 1.75 lakh in Group 'C; and Group 'D' posts after the new recruitment policy announced last year. Steps have also been taken to fill up about 13,000 posts in Railway Protection Force. It was mentioned that these mega recruitment drives will cover the backlog

SC/ST /Physically handicapped quota. The hon. Minister has also given some focus on the Scheduled Caste and the Scheduled Tribe people in the Scheduled Caste and Scheduled Tribe areas in the country. Further, it was mentioned that Railways are going to induct 16,000 ex-servicemen by end of March 2011. It was also announced last year that they are going to recruit more than 1,200 ex-servicemen in RPF.

I will not deal with all the issues or challenges facing us for lack of time at my disposal, but I would like to flag a couple of them, which are of immediate concern. I would like to talk about a few of the issues concerning my State, Kerala. The formation of a peninsular Railway zone with headquarters in Kerala is a long pending demand of the State. The people of Kerala are expecting that the present UPA Government will provide them the peninsular Railway zone located in Kerala.

The hon. Minister of Railways, Madam Mamata Banerjee, is very much loving and caring towards the people of Kerala. Hence, I sincerely, hope that this demand of the State will be favourbale considered by the hon. Minister. It was mentioned in her Budget speech that: "… we will set up the Palakkad coach factory." But so far, it has not been established. This Coach Factory is a dream project for Kerala, and it is a long pending demand of the people of the State of Kerala. The announcement in this

regard was made long back, but the work has not yet started on the same. I request the hon. Railway Minister to make sufficient fund allocation for early completion of the project of Coach Factory at Palakkad, and give an assurance to the people of Kerala about the same while replying to the discussion. It is a situation of uncertainty at present as nothing much has been mentioned about it in the Budget Speech. The provision of Coach Factory as well as a Railway zone in Kerala will be helpful for the overall development of Kerala. The allocation of a zone to a state allows it to develop and the state of Kerala deserves a zone. If this demand of the people of Kerala is met, then they will remember and cherish this decision of the UPA Government for all times to come.

Next, I would like to talk about the issue of doubling works. All the doubling works being carried out in the State of Kerala are running at a very slow pace. I would request the Government to ensure that all these works are completed on war footing. The doubling work on the Trivandrum-Nagercoil section has to be taken up. Chengannur-Chingavanam to Mulanthuruthy doubling work to be completed and more funds have to be allocated for this work. The traffic congestion on this line can only be resolved with the completion of this line, and more trains can also only be introduced after this is done.

There is the Chennai-Chenkotta-Kollam-Punalur wrok completed, but the line between Punalur and Chenkotta work is still going on. The whole line will be useful to the passengers only if the work on this section is also completed. I would request the hon. Minister to kindly give this line special priority.

As regards electrification work, Shornur-Mangalore line is very much neglected. I would request the Government to show some kindness towards completion of electrification work on these lines also so that it benefits the people of this area.

There was a mention in the Budget speech that Railways are interested to partner with Autocast and SILK at Cherthala, for which business plan is being revised to bring it in line with the current needs of the Railways. There is a demand for a wagon factor at Cherthala. Hence, I would request the hon. minister to convert it into a wagon factory, which was a promise of the UPA-I. There is no mention of this in the speech. Therefore, we are keen to know as to by when it would start. How much money has been kept aside for this purpose?

As regards the issue of gauge conversion, Punalur-Chenkotta gauge conversion work has to be completed. It is an on-going project, but sufficient funds have not been allocated for the same. The Palakkad-

Pollachi gauge conversion was mention in the speech, but the work on this has been lingering for long. Therefore, it should be done at the earliest possible time.

I will confine myself to just mentioning the points, which I wish to bring to the notice of the hon. Minister.

The ROB on the Kallnmala road near Mavelikara Railway station has to be constructed and steps for this has to be taken by the Ministry. The Cherianad Halt Station needs to be converted to crossing station. Therefore, this station has to be upgraded.

The work on the on-going Angamali-Sabarimala Railway line should be completed and more funds should be kept aside for it. There is also a demand to extend the Punalur-Trivandrum line. I would request the hon. Minister that land acquisition process for this work needs to be completed and money, etc. allocated sufficiently for this work.

Another demand from the State of Kerala is that the survey for the Chengannur-Adoor-Kottarakara-Trivandrum line in Central Travancore on the MC Road paralled line was done 25 years ago, but this line has not been taken up yet. I would request that the work on this line also needs to be expedited.

I would like to mention that the Railway Medical College, Trivandrum, that was announced in the last Budget has not been started as yet. I would request that this should be started as early as possible.

I would request the extension of the following train services:

1. Ernakulam-Kottayam passenger service to be extended upto Kayankulam;
2. Kottayam-Kollam passenger train to be extended upto Punalur; and
3. Madurai-Kollam passenger train to be extended upto Punalur;

I would request the introduction of the following new train services:

1. New passenger train from Punalur to Guruvayoor via Kollam, Kottayam;
2. New passenger train from Punalur to Trivandrum via Kollam;

I would request the introduction of the following long-distance train services:

1. New train from New Delhi to Trivandrum via Konkan;
2. New train service from Bangalore to Trivandrum;
3. Duranto Express from New Delhi to Trivandrum;
4. New train from Tirupathi to Kanyakumari ;

I would request the start of the following MEMU service. To start MEMU service from Kollam to Ernakulam via Chengannur and Kottayam;

I would request the stoppage of trains at the following stations:

1. Maveli Express to stop at Mondrothuruth;
2. Parashuram Express to stop at Sasthankotta;
3. Garib Rath Express to stop at Changanacherry;
4. Chennai Super Express to stop at Chengannur;
5. Inter-city Train to stop at Takazhi;
6. Howrah Express to stop at Mavelikkara;
7. Jana Shatabdi Express to stop at Mavelikkara;
8. Gandhidhan Express to stop at Mavelikkara;
9. Viravel Express to top at Mavelikkara;
10. Rajdhani Express to stop at Kollam and Alapuzha;

I would request the introduction of the following new train services:

Start MEMU service from Kollam to Kottayam-Ernakulam;

Nearly, 46 acres of Railway land is lying unutilized at the Cheriyanad Station. I would suggest that a super-specialty hospital should be started there. This would be of great help to the devotees coming to the Sabarimala shrine.

Lastly, I would request the hon. Railway Minister that Chengannur Railway Station should be developed as a world-class Railway station. I am making this demand because it has been declared as a gateway to Sabarimala shrine. This will go a long way in improving the facilities on that particular station for the pilgrims/devotees going towards and coming back from Sabarimala shrine.

I had many other points to raise in this august House, but I would try and to it, if given a chance by the Chair and this august House, on another occasion. I congratulate the hon. Railway Minister for her social concern, and I conclude my speech. Thank you. Notice of the hon. Minister. However, I would seek your protection to allow me to speak for a little more time than is allowed to me.

*** श्री वि-णु देव साय (रायगढ़) :**

मैं माननीया रेल मंत्री जी को मेरे संसदीय क्षेत्र की कुछ महत्वपूर्ण समस्याओं से अवगत कराना चाहूंगा एवं उनके निदान की अपेक्षा करूंगा ।

मैं संसदीय क्षेत्र रायगढ़ (छ.ग.) प्रांत से चुनकर आता हूं । रायगढ़ आज पूरे देश में औद्योगिक जिला के रूप में अपनी पहचान बना चुका है । जिला मुख्यालय रायगढ़ में 14 सितम्बर, 1998 को तत्कालीन रेल मंत्री जी द्वारा कोचिंग टर्मिनल का शिलान्यास किया जा चुका है किंत रायगढ़ वालों का दुर्भाग्य है कि आउट ऑफ टर्न पांच करोड़ रूपये की स्वीकृति के पश्चात भी आज पर्यन्त उक्त कोचिंग टर्मिनल का निर्माण कार्य प्रारंभ नहीं हो पाया है जिसके कारण लोगों में काफी आक्रोश है । क्षेत्रीय लोगों ने एवं सभी राजनीतिक दलों ने संयुक्त रूप से रेल संघर्ा समिति का गठन करके आंदोलन भी किया है । इसलिए माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि शीघ्रातिशीघ्र उक्त कोचिंग टर्मिनल का निर्माण कार्य प्रारंभ कराने का क-ट करें ।

मेरा संसदीय क्षेत्र आजादी के 64 व-ाों बाद भी रेल मार्ग से अछूता है । पूरे संसदीय क्षेत्र में मात्र 40-50 किमी. रेलमार्ग है । कोरबा-लोहरदगा-रांची रेल मार्ग की मांग बहुत पुरानी है । रांची से लोहरदगा रेलमार्ग का निर्माण हो चुका है । अब कोरबा से लोहरदगा, मात्र 312.55 किमी. रेल मार्ग की आवश्यकता है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा क्योंकि उन्होंने कोरबा-लोहरदगा रेल मार्ग को प्रस्ताव में लिया है । अब मैं चाहूंगा कि उक्त रेल मार्ग का सर्वे एवं निर्माण कार्य शीघ्रातिशीघ्र प्रारंभ करायें, ताकि अनुसूचित जनजाति क्षेत्र का विकास हो सके ।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत जिला मुख्यालय जशपुर में कंप्यूटरीकृत रेलवे टिकिट बुकिंग काउंटर की स्वीकृति हो चुकी है । जिला प्रशासन बुकिंग काउंटर हेतु भवन भी उपलब्ध करा चुका है । रेलवे द्वारा तीन साल पूर्व से बोर्ड भी लगाया जा चुका है किंतु

---

* Speech was laid on the Table

आज पर्यन्त वहां पर रेलवे का कोई कर्मचारी नहीं बैठ रहा है । इसलिए माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि शीघ्रातिशीघ्र रेल टिकिट बुकिंग काउंटर को चालू कराने का क-ट करें ।

इसके साथ ही गाड़ी नं. 2101/2102 ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस का रायगढ़ में ठहराव, गाड़ी नं. 2809/2810 मुम्बई-हावड़ा-मुम्बई मेल का खरसिया में ठहराव एवं गाड़ी नं. 2129/2130 आजाद हिन्द एक्सप्रेस का खरसिया में ठहराव हेतु आदेशित करने के लिए निवेदन करता हूं ।

श्रीमती पुतुल कुमारी (बांका): सभापति महोदया, मैं आपकी बेहद शुक्रगुज़ार हूँ कि आपने मुझे 545 पंचों की संख्या वाली महापंचायत में बोलने का मौका दिया जो कि सौ करोड़ से ज्यादा लोगों का प्रतिनिधित्व करती है।

महोदया, मेरे पति के अकस्मात् निधन के बाद बांका संसदीय क्षेत्र के लोगों ने मुझे अपना प्रतिनिधि बनाकर भेजा है और इस चुनाव में मुझे सभी राजनीतिक दलों ने समर्थन दिया है, इसके लिए मैं उन्हें हार्दिक धन्यवाद भी देती हूँ। महोदया, मैं संसद की नयी सदस्या हूँ। मुझे आम आदमी की बात जानने का, उनकी समस्याओं को सुनने का काफी मौका मिला है। मैं उन्हीं बातों को सदन के माध्यम से देश के सामने रखना चाहती हूँ।

महोदया, देश की समस्याओं पर देश चलाने वाले लोग जब ध्यान नहीं देते हैं तो जनता अपनी समस्याओं को सुलझाने के लिए गैर-संवैधानिक रास्ते अपनाने लगती है। आज से साठ साल पहले देश में एक ऐसा जिला था जहाँ हथियारबंद आंदोलन की शुरुआत हुई थी। आज़ादी के साठ साल के बाद देश में 270 ज़िले ऐसे हैं जहाँ यह आंदोलन शुरू है और लोग संघर्ष कर रहे हैं। यह देश की राजनीतिक व्यवस्था को बहुत बड़ी चेतावनी है।

महोदया, देश में ऐसा कोई राज्य नहीं है जहाँ रोज़ी-रोटी चलाने का पूर्ण साधन मुहैया हो। रोज़ी-रोटी का साधन उपलब्ध नहीं होने के कारण ही लोग अपना घर-द्वार और परिवार छोड़कर एक जगह से दूसरी जगह जाते हैं। इधर कुछ सालों से ऐसी आवाज़ उठने लगी है कि एक राज्य एक प्रदेश वहाँ रहने वाले लोगों का ही है। जो वहाँ रहता है, वह वहीं कमाएगा, खाएगा। अगर इसे मान लिया जाए तो इससे भारत की संघीय व्यवस्था और लोकतंत्र खतरे में पड़ जाएगा। एक देश का आदमी दूसरे देश में जाने से डरने लगेगा, हम अपने ही देश में प्रवासी होकर रह जाएँगे, परदेसी हो जाएँगे। भारतीय संविधान द्वारा दिये गये अधिकारों का यह हनन होगा। इस तरह के डर को दूर भगाना सरकार की बहुत बड़ी ज़िम्मेदारी है।

Comment [r55]: Cd by n3

सभापति महोदया, अभी हाल ही में मिस्र व लीबिया में सत्ता पलट की घटनाएं हुई हैं। इसके पूर्व भी विश्व के अनेक देशों में इस तरह की घटनाएं हुई हैं, तब भारत सरकार ने अपने लोगों के जान-माल एवं हितों की चिंता की, उन्हें वापस लाने की व्यवस्था की। अभी भी एक विमान गया, उनको लेकर आया। आने वाले लोगों में से न कोई बिहारी था, न कोई बंगाली, न मराठी और न कोई गुजराती था, सभी भारतवासी थे।

महोदया, आज हम भूमण्डलीकरण एवं सूचना क्रांति की बातें करते हैं। नई वैश्विक व्यवस्था ने जगत को काफी छोटा कर दिया है। लेकिन हमारे पूर्वजों ने बहुत साल पहले ही विश्व समुदाय को अपना

बनाया था और कहा था, "अयं निजं परोवित् गणना लघुचेतसाम्, उदार चरितानाम् बसुधैव कुटुम्बकम।" ऐसे में इस तरह की बातों को उठाना दुर्भाग्यपूर्ण है। मैं आपके द्वारा सदन का इस ओर ध्यान आकृ-ट करती हूं।

महोदया, मैं सदन को बताना चाहती हूं और हम सभी लोग इस बात को भली भांति जानते हैं कि अब लोगों का विश्वास संसद और हम जनप्रतिनिधियों से उठने लगा है। न्यायपालिका और सरकार भी इससे अछूते नहीं हैं। केन्द्र एवं राज्यों में हर दल की सरकार है, फिर भी समस्याएं दिन-दूनी और रात-चौगूनी रफ्तार से बढ़ रही हैं। महंगाई, भ्र-टाचार, बेकारी, गरीबी और भूख ने देश की एक बड़ी जनसंख्या को अपने जाल में फंसा लिया है। योजनाएं बहुत अच्छी बनती हैं, लेकिन भ्र-टाचार की भेंट चढ़ जाती हैं। मैं सरकार, प्रतिपक्ष और सभी राजनीतिक दलों से आग्रह करती हूं कि सभी मिल बैठकर राजनीति के इस निराशाजनक माहौल को बदलने की शपथ लें, ताकि हमारे यहां भी पश्चिम एशिया जैसी चुनौती खड़ी न हो। आज हमारे पास न गांधी जी हैं, न जवाहर लाल नेहरू जी, न जयप्रकाश जी, न लोहिया जी और न चन्द्रशेखर जी। हमें ईमानदारी से इन सभी महापुरू-ों की विचारधारा से सीख लेकर अपनी समस्याओं का समाधान करना होगा।

महोदया, हमारी चर्चा का वि-य रेल बजट है, जिस पर मैं कुछ बातें कहना चाहती हूं। जब 25 फरवरी को माननीय मंत्री जी द्वारा रेल बजट प्रस्तुत किया जा रहा था, उस समय हम बड़ी उत्सुकता और आशा से इस रेल बजट की तरफ देख रहे थे। रेल बजट बहुत अच्छा था और इससे देश को काफी कुछ मिला। बिहार के बारे में हमारे सम्माननीय सदस्य बता चुके हैं। एक-एक समस्या को उन्होंने ठीक तरीके से रखा है, इसलिए मैं अपने संसदीय क्षेत्र बांका के वि-य में ही बोलना चाहूंगी।

महोदया, हम बजट प्रस्तुत करने के समय काफी उत्सुकता से इसे देख और सुन रहे थे, लेकिन बजट के अंत में हमें बहुत निराशा हाथ लगी। बांका की सीमा एक तरफ झारखण्ड को छूती है तो दूसरी तरफ रामपुर हाट को जोड़ती है, जो पश्चिम बंगाल का ही हिस्सा है और रेल मंत्री जी इससे भली-भांति परीचित हैं। यह विकास की दृ-टि से बहुत ही पिछड़ा हुआ है, बल्कि यूं कहें कि यह एक ऐसा उप द्वीप है, जिसमें विकास की कोई किरण नहीं जाती है, विकास की कोई रेखा नहीं छूती है। यह जिला अत्यंत पिछड़ा हुआ है, हालांकि यहां की भूमि काफी उपजाऊ है, शस्य श्यामला भूमि है। धान की बहुत उन्नत किस्म की फसलें यहां होती हैं। यहां का विश्व प्रसिद्ध कतरणी चावल बहुत ही विख्यात है।

महोदया, बांका क्षेत्र में बुनकरों की संख्या बहुत है, जो कि अत्यंत उत्तम किस्म का सिल्क बनाते हैं। प्रसिद्ध भागलपुरी सिल्क यहां के बुनकरों द्वारा बनाया जाता है, लेकिन भागलपुर के बाजारों में बिकने के कारण भागलपुरी कहा जाता है। संसाधनों की कमी और प्रचार-प्रसार न होने के कारण इन बुनकरों को आज तक न तो कोई पहचान मिली है और न ही उनके काम का दाम मिल पाया है। यहां के उद्योगधन्धे

इसलिए विकसित नहीं हो पाए, क्योंकि यह क्षेत्र रेल एवं सड़क मार्ग से उपेक्षित रहा है। हाल के कुछ सालों में केन्द्र सरकार की कुछ योजनाएं और राज्य सरकार की योजनाओं से यह जिला सड़क मार्ग से जुड़ गया है, लेकिन रेल मार्ग अभी भी एक सपना है।

Comment [r56]: Cd by o3

पूर्व रेल राज्य मंत्री जी के द्वारा रेल लाइन की स्थापना की गई थी, एक रेल लाइन जो पटना से बांका जाती है और वापस फिर पटना आती है। अभी भी बांका वासियों के लिए रेल से दूर का सफर करना एक कल्पना है, एक परिकथा के जैसा ही है। बांका में जब रेल की सीटी बजी तो बांका के लोग कहते थे कि पहले हमारी आंख सियार की आवाज से खुलती थी और अब हमारी आंख रेल की सीटी की आवाज से खुलती है।

सभापति महोदया, कई लोग डर जाते थे, जब रेल की सीटी की आवाज सुनते थे, क्योंकि उन्होंने आज तक सुना ही नहीं था कि रेल की सीटी की आवाज इतनी तेज होती है। पूर्व सांसद के प्रयास से रेल मार्ग जुड़ा, लेकिन बाकी सारी योजनाएं अधूरी हैं, बल्कि ऐसे कहें कि पिछले सात साल में कोई भी काम पूरा नहीं हो पाया है। हालांकि पूर्व सांसद और ममता दीदी के काफी अच्छे और बहुत सौहार्दपूर्ण संबंध थे। उन्होंने एक साथ काफी समय काम भी किया। उन्हीं संबंधों की खातिर हमारा दिल कहता था कि आने वाले समय में बांका के लोगों का ध्यान रखा जाएगा, उनकी उम्मीदें पूरी की जाएंगी, लेकिन ऐसा नहीं हो पाया। जब रेल बजट की घो-णा हुई तो हमें काफी निराशा और दुख हुआ। ममता दीदी, अभी भी क्षेत्र के वासी आपकी ममता के लिए तरस रहे हैं। हालांकि माननीय रेल मंत्री जी ने हम लोगों को कुछ नहीं दिया, बांका क्षेत्र की जनता के लिए कुछ नहीं दिया, लेकिन उन्होंने कुछ चीजें बहुत अच्छी की हैं, जिनके लिए मैं उनका हार्दिक अभिवादन करती हूं। उन्होंने वरि-ठ लोगों की उम्र सीमा 60 साल से घटा कर 58 साल कर दी है। शताब्दी और राजधानी जैसी ट्रेन में भी विकलांगों को आरक्षण दिया है, इसके लिए मैं उन्हें साधुवाद देती हूं।

सभापति महोदया, मैं आपको धन्यवाद देती हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

सभापति महोदया: पुतुल जी, धन्यवाद। ये इनकी मेडन स्पीच थी, इसलिए मैं चाहती हूं कि सदन इन्हें पूरी तरह से सपोर्ट करे।

*** श्री प्रेमचन्द गुड्डु (उज्जैन)** : माननीय मंत्री जी ने रेल बजट काफी अच्छा निकाला है, लेकिन मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान मध्य प्रदेश राज्य के उज्जैन संभाग की ओर दिलाना चाहता हूं । उज्जैन की पिछले 25 व-र्ों से उपेक्षा हो रही है, उज्जैन एक धार्मिक स्थली है जहां देश-विदेश से लाखों श्रद्धालु प्रतिव-र् आते हैं इसलिए रेलवे को उज्जैन पर विशे-ा ध्यान देने की आवश्यकता है । आपको बताना चाहूंगा कि व-र् 2016 में उज्जैन में सिंहस्थ महाकुभ होना निश्चित हुआ है, मैं माननीय रेल मंत्री जी से निम्न कुछ मांगों हेतु निवेदन करता हूं :-

1. इन्दौर से उज्जैन तक रेलवे लाइन के हिस्से का आज तक भी विद्युतीकरण नहीं हुआ है । इस संबंध में मैं माननीय मंत्री जी एवं अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड को पत्र द्वारा व व्यक्तिगत मुलाकात से भी अवगत करा चुका हूं । मुझे अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड का दिनांक 09.11.2010 का पत्र प्राप्त हुआ था जिसमें अध्यक्ष ने विद्युतीकरण कार्य को 31 मार्च, 2011 तक पूर्ण कर लिए जाने के बात कही है । परंतु विद्युतीकरण कार्य अभी तक प्रारंभ नहीं हुआ है । तथा रेलवे ने इस कार्य हेतु करोड़ों रूपये खर्च भी कर दिए लेकिन परिणाम शून्य है ।
2. उज्जैन रेलवे स्टेशन को आदर्श बनाने की घो-णा पूर्व में हो चुकी है, और अब माननीय मंत्री जी ने मल्टीफंक्शन करने की घो-णा की है अतः इस पर कार्य अविलंब शुरू किया जाना चाहिए ।
3. उज्जैन शहर के मध्य रेलवे की बहुत जमीन खाली पड़ी है तथा वर्तमान समय में पश्चिमी रेलवे के पास एक भी जोनल ट्रेनिंग सेंटर नहीं है, इसलिए यहां जोनल ट्रेनिंग सेंटर या वैगन निर्माण कारखाना बनाकर जमीन का उपयोग किया जा सकता है ।
4. दिल्ली से इन्दौर वाया उज्जैन होते हुए दुरंतो व एक शताब्दी एक्सप्रेस शुरू की जाए ।
5. उज्जैन के सभी तीर्थों के लिए नई ट्रेनें चलाई जाए ।

---

* Speech was laid on the Table

6. रतलाम मंडल में बैरागढ़ से लेकर रतलाम तक कोई भी रेलवे अस्पताल नही है । कर्मचारियों को इलाज हेतु वड़ोदरा या अहमदाबाद जाना पड़ता है । अतः रतलाम मंडल में एक अस्पताल भी बनवाए जाने की आवश्यकता है ।

7. इन्दौर इण्टरसिटी एक्सप्रेस 12415/12416 का दिल्ली से चलने का समय 22:15 है और इन्दौर से चलने का समय 16:20 है । ये दोनों ही समय इण्टरसिटी गाड़ी के हिसाब व जनसाधारण हेतु ठीक नहीं है । उक्त गाड़ी का दिल्ली से चलने का समय 20:00 बजे के आसपास व इन्दौर से चलने का समय 18:00 बजे के आसपास करने से जनमानस को काफी सुविधाएं होगी । अतः इन्दौर इण्टरसिटी के आगमन/प्रस्थान समय में परिवर्तन करवाया जाए ।

8. इन्दौर-मुम्बई के मध्य चलने वाली दुरंतो एक्सप्रेस को प्रतिदिन किया जाए एवं इस ट्रेन का उज्जैन में विधिवत स्टापेज रखा जाए ।

9. जैन समाज का प्रमुख तीर्थ क्षेत्र सोनागिरी में मालवा एक्सप्रेस ट्रेन का स्टापेज किया जाए ।

10. उज्जैन-फतेहाबाद-उज्जैन मीटरगेज खण्ड को बड़ी लाइन में बदला जाए ।

11. गाड़ी नं. 107 वर्तमान में इन्दौर से उज्जैन आकर नागदा जाती है तथा 154 बन जाती है इसी ट्रेन को रतलाम तक बढ़ाया जाए ।

12. गाड़ी संख्या 19325 साप्ताहिक इन्दौर-अमृतसर को उज्जैन से होकर चलाया जाए।

13. गाड़ी संख्या 15045/15046 ओखा गोरखपुर एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन चलाई जाए ।

14. उज्जैन से इंदौर, भोपाल, रतलाम सहित अन्य स्थानों के बीच चलने वाली पैसेंजर ट्रेनों में इजाफा किया जाए अथवा कोच बढ़ाएं जाएं ताकि इनमें यात्री सुखद यात्रा कर सकें । पैसेंजर ट्रेनों में कोच कम है और यात्री ज्यादा हो जाते हैं ।

15. उज्जैन से कोटा को सीधे जोड़ने वाली उज्जैन-रामगंज मंडी रेल लाइन के सर्वे के लिए काफी समय पहले रेल राज्यमंत्री नारायणभाई राठवा ने स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 8 पर शिलान्यास किया था । इस योजना के धरातल पर आने से उज्जैन से नई दिल्ली की दूरी कम हो जाएगी साथ ही ट्रेनों के परिचालन समय में एक घंटे से

ज्यादा की कमी आएगी । उज्जैन-रामगंज मंडी लाइन से शाजापुर जिले की आगर तहसील सहित आसपास के क्षेत्र रेल लाइन से जुड़ जाएंगे ।

SHRI DUSHYANT SINGH (JHALAWAR): Madam, I rise to speak on the Railway Budget for 2011-12. Railways are a very important method of transportation of goods and people. It links everyone to the heart and according to the Railway Minister the economy will grow through the Railways by eight to nine per cent.

I would like to bring up a few important topics or points which she mentioned in her Speech. The hon. Minister has mentioned that she is going to set up factories and through the factories she would be setting up ancillary industries. I would like to ask her that whether these factories are being set up in all States where they are going in for elections and why other States are not being given a chance where such factories can be set up, where unemployed youth can get opportunity of employment and States where this can happen. So, I would urge upon her to look at that also.

In her Speech, she mentioned that the Railways are setting up a Centre for Information System in the State of West Bengal in the area of Darjeeling. I commend her for that. But other places of India should also be thought about. You can have the areas of strategic importance and locations which are close to the border, but areas where there is safety and security for such high investments, like in Southern India or in areas like Rajasthan, can also be thought about of having such centres of information and excellence.

In her Speech she mentioned about captive power plants. In India we lack power and she has created captive power plants. We do not have power for the common man, the *Aam Aadmi*, for six hours, how can she give power to the Railways of such magnitude? When will these power plants come up and start running?

Comment [RS57]: Ctd by p3

With these power plants, has the feasibility studies been worked upon them and has it been thought about providing nuclear power to the Railways?

She has also mentioned in her speech of creating a Green Revolution, and she has declared 2011-12, to be a 'Year of Clean Energy'. This green energy is

very important and round the world, we are going ahead with clean technology. Of this clean technology, what is the scope, what is the mechanism, what is the budget, what is the allocation? She has not mentioned this in her speech. What has she provided for the green energy?

In her speech, she also mentioned about mechanised laundries. In her last year's Budget speech, she mentioned about world-class stations to be set up. In the region of Rajasthan, especially in the region where I come from, Jhalawar, Bara, and Kota, she mentioned about setting up a world-class station. We fail to understand that till now we do not have a world-class station. It is only lip service; it is only planning; it is only looking up to the Media; it is only looking up to the people.

KUMARI MAMATA BANERJEE: I think you heard my Budget speech. I apologized to the House when I spoke about the Budget that world-class station is not possible. We have not done it because there are some problems. I announced it in my budget speech. Did you not listen to that?

SHRI DUSHYANT SINGH :Madam Chairman, I admire our hon. Railway Minister. She has certainly mentioned it in her Budget speech. But I want to reconnect her to her previous Budget speech where she had told the people of India that she would be setting up in the region of Kota a world-class station which has not taken place. I fail to understand why do people make statements and why does the Railway Minister make statements when they cannot provide what is good for the nation?

I want to say that that we want these mechanized laundries. We want the laundries to be set up. By when will these laundries be set up? Like the hon. Railway Minister has said that in Kota, she will be setting up a Centre for Mechanized Laundry. When will this mechanized laundry be set up? Will this laundry be set up under the PPP mode? If they support the PPP mode, will this help improve the linen given to the Department of Railways which is in a proper condition, which is not torn or tattered and kept in a nice way? Will areas of

Jhalawar and Bara be thought about of such new proposals for laundry mechanisation to take place?

Since the inception of the Railways, since 1947, we have created 10,677 kilometres of railway line. Last year, the target was 1000 kilometres. These targets have not been met. I come from the district of Jhalawar and Bara. The railway line going through the heart of my constituency, which is Jhalawar, Ramganj Mandi, Bhopal railway line has been there for the last 10 years. The Railway Department is here; they have been talking about giving funds to my constituency. They only give a meagre amount of Rs. 25 crore, Rs. 30 crore. It is a project worth Rs. 726 crore. It has not happened till now.

You are talking about vision document. What vision are you talking about? There is no vision there. It is only an election budget. It is only an election vision which are you are talking about. Wherever elections are taking place, you are giving them all the goodies.

I must say, you are talking about Sukhi Griha Scheme. It is a great scheme. But why cannot other regions are given such schemes where people are living near railway tracks? Why it is given only in the regions where elections are going to be held?

I must say, we are talking about safety. Since its inception, only Northern Railway line has been given the anti-collision devices. You are talking about the eight Zones to be given the anti-collision devices now. Why has it taken so many years to give us the anti-collision devices?

Some hon. Members from Kerala were talking about hospitals. You have not given them hospitals. Hospitals were decided earlier but you are not talking about them now.

I must bring to your notice an accident which took place in the district of Shivpuri.

Comment [R58]: Contd. by q3

17.00 hrs.

This is adjoining my constituency where lots of Rajasthani people got injured in Shivpuri district of Bhagarwas station and 20 people died. The hon. Railway Minister had said that one person of those who died in this accident would be given a job. Since then five months have gone, and even now the Minister has not given them job. How can we trust your appeals to the people?

My hon. friend who comes from Jharkhand said that from Jamshedpur trains have not been able to come to Delhi or to Kolkata or to Mumbai in the night.

The hon. Railway Minister talked about the Centre of learning and they use the places of higher learning centres such as IIT to improve the railway products. That is great to see that but other areas also should be talked about that.

Now, I come to amenities. 584 Adarsh stations have been talked about. Only 442 stations have been given the opportunity.

The hon. Minister has also talked about the security issues and it is very dear to her heart. In the State of Himachal, in the line of Pathankot – Manali – Leh through Banpuli, there is supposed to be a strategic security point because China is already building the rail line across. After the hon. Prime Minister's announcement two years ago about this, nothing has happened so far.

Budget hotels have been talked about. Why cannot you set up the multi-functional complexes in places like Bharti circuit and other regions? You have talked about Ajmer in Rajasthan. Why cannot you give an opportunity to places like Kota, Jhalawar and Bara?

Now, I come to the cultural aspect. This year you have talked about Guru Rabindranath Tagore, and you have given Sangati Express; to Bangladesh you have given Sonar Express. We come from Deogarh, Jharkhand, where there is a famous jyotirling. Why can you not connect that? There are lots of Bengalis around this area. All the parts of the country can be given this opportunity.

In the Railway Estimate, it is said that a sum of Rs. 1,06,239 crore would be given; of which the 6th Pay Commission will take half of it; Pension Fund will

take money from it. You also talked about Depreciation Fund, working expenses and dividend payout. How will you take the funds to take for the loan of Rs.10,000 crore? How will you rationalise the Rs.10,000 crore loan to be paid out by the repayment method? How will the development take place?

Now, I come to my constituency – Jhalawar and Bara. The Ram Devi Mandir train line at a cost of Rs.726 crore has not yet happened. This is only a lip service.

17.03 hrs (Dr. M. Thambidurai *in the Chair*)

Sir, there is a train line coming from Jabalpur. Electrification is taking place from Jabalpur *via* Bara to Kota. Till now, nothing has happened. You have talked about the gauge conversion of this region. Project Projects have been set up. When will this take palce?

We have also asked for a couple of train stops. They are Jodhpur Indore in Choumela. People are agitating. Till now, it has not happened. Dayodaya Express comes from Jabalpur. We want a stop at Anta. Till now it has not happened. The Railway Division has been spoken to but nothing has happened.

Sir, in the Twelfth Plan, you have given a huge list of train lines coming to Rajasthan. When will this happen? We want the dates and the time line?

The hon. Minister, who is sitting here, talked about Ajmer and Sawai Madhopur. When will this happen? Other Members are sitting here. I do not think that it is going to happen.

The hon. Minister has talked about recruitment. I would express my concern here. Lots of Rajasthanis are a part of the Services. I would request the hon. Minister to look at the Rajasthani people and the rest of India, where ex-servicemen are there. You kindly employ them.

The hon. Minister has also talked about the training centres in places like Dharwar, Kolkata and Pune. Why cannot you have a training centre in Kota where there is education and learning?

Comment [L59]: cd. by r3

I would end by saying that trains, train lines are very important to us. We urge you. We are asking for your assistance; we are asking for your help. We come to you every year and have meeting with you. But till now, my regions of Jhalawar and Bahra have not been looked into. All the regions of Rajasthan where I belong to, have not been looked into. Places like Bholpur has not been looked into. The Shatabadi Express needs to get a halt there. I would urge you to give us a lending ear and your thought process for the State of Rajasthan and the country.

SHRI N. DHARAM SINGH (BIDAR): Mr. Chairman, Sir, at the outset I must congratulate the hon. Railway Minister, Ms. Mamata Banerjee for presenting an extraordinary Railway Budget, 2011. It is very pleasant to know that there is no hike in passenger fares and freight rates. I would also congratulate her for announcing several new Express trains and new railway lines in this Budget.

Now, I come to my State of Karnataka. I am thankful to the hon. Railway Minister for allocating more funds for the ongoing projects apart from sanctioning new trains and new railway lines, including Wadi-Gadag Project, which would be taken up in the 12th Plan. This new line passes through the hinterland of most backward areas of Northern Karnataka. I am happy that the hon. Minister Shri Muniyappa is also present here.

Sir, I hail from Bidar Parliamentary Constituency of Hyderabad-Karnataka Region. This region is one of the most backward regions of the State of Karnataka. The distance between Bidar to Bangalore is more than 700 kilometres. There is no proper connectivity from Bidar to Bangalore. Now, one train is running between Nanded and Bangalore *via* Bidar. It starts from Nanded at 6 a.m. and reaches Bidar at 12 mid night taking about 18 hours journey. I had requested Mr. K.H. Muniyappa so many times. When he was in my Constituency while inaugurating the Model Railway Station, myself and people from Bidar had met him in this regard. I would again request that this train should start from Nanded at 9 a.m or 10 a.m. so that it reaches Bidar at 4 a.m or 5 a.m next day morning and reaches Bangalore at 8 a.m. So, if this train runs from this new time table, it would be economically feasible and it would be earning more revenues also.

Sir, there is a need for creation of a new Railway Division Office at Gulbarga in the South Western Railways. We, myself and the hon. Minister of Labour and Employment, Shri Mallikarjun Kharge, belong to that area. I am representing Bidar Constituency; he is representing Gulbarga Constituency. Several projects are going on in that Division, namely, Bidar-Gulbarga, Raichur-Gadag, Munirabad-Mehaboobnagar. The Sareen Committee has also suggested

that Gulbarga must have a Railway Division. Today, I am requesting Mr. Muniyappa. Ms. Mamata Banerjee is not present right now but I hope, she would be coming soon. They must announce regarding creating of a new Railway Division at Gulbarga today itself because it is the demand of the people. You have to announce it.

Comment [r60]: Contd by s3.e

Thirdly, Nanded in Maharashtra and Bidar in Karnataka, the sacred pilgrimage centres of Holiness Shri Baba Guru Nanak Sahib Shrine, are visited by a large number of Sikh pilgrims from all over the world and country. In 2009, the Prime Minister of this country when he was there in Bidar, had announced that definitely he would give more train facility. The Prime Minister announced this. On 12th June, I met the Prime Minister and told him that you had already announced on that day but nothing has happened because it is very important. Nanded is a Sikh pilgrim centre and at Bidar also, Guru Nanak Shrine is there. The Sikh community people from all over the world and the country are coming here. Definitely, it is our duty. I do not know why you have all forgotten it but Muniyappa Ji is from Karnataka. So, I am requesting Muniyappa Ji that you have to announce it.

The third point is that Bidar is a very neglected area, and that is far from the Bangalore capital, that is a distance of 700 KMs. We have got acquaintance with Hyderabad. So, I requested you, Muniyappa Ji several times that you have to start one train from Hyderabad to Bidar via Zahirabad. Mr. Bhaskarrao Patil, Nanded MP, myself and Mr. Suresh Shettigar requested you when you were inaugurating a new railway station. There also we had made our request because these are all the things which are needed. I do not want to tell you so many things. The only thing is that you have to create a Railway Division in Gulbarga and provide new Inter-city train from Bidar to Hyderabad and from Hyderabad to Bidar. Also, the timing should be changed. I thought that you are going to consider all these demands.

You have given a good Budget. By all means, this Budget is very good. … (*Interruptions*)

I am requesting Muniyappa Ji because he has provided lot of lines from Bangalore to Kolar. Once, Mr. T.A. Pai was the Railway Minister. After that, Mr. Tulasidas Dasappa was also the Railway Minister and then Mr. Jaffer Sharief was also the Railway Minister. But I have to say here that Mr. Jaffer Sharief had done a lot to Karnataka and also to the country. When he started the wheel and axle plant, at that time I was very happy. I am congratulating Mr. Muniyappa that you have taken up a coach factory in your district but at the same time I am requesting you to consider the other neglected areas because you are not a Minister for the Kolar area but for the whole country. You are representing Karnataka. The other day, Kharge Ji also told you and I am also requesting you that you have to consider all these requests. Also Nanded and Bidar are all Sikh pilgrim centres. There also you have to take full care and you have to give full facility to the people of Karnataka and then they will be very happy.

With these words, I conclude my speech.… (*Interruptions*)

Comment [m61]: Fd. By t3

MR. CHAIRMAN : Shri Shailendra Kumar. Speak only for five minutes. If you all cooperate and take five minutes, I can accommodate more number of people, if you take a long time, it is very difficult. So, you have to please cooperate.

श्री एन. धरम सिंह (बीदर): मैं एक शेर पढ़ना चाहता हूं " हम हंस हंस कर तेरी बज्म में आये तू करे नाज़, कितनी आहों को छुपाया है तुझे क्या मालूम।"

*** श्री देवजी एम. पटेल (जालौर) :**

कल रेल बजट 2011-12 में माननीया ममता जी से जो अपेक्षाएं थी उसमें से एक भी पूर्ण होती दिखाई नहीं दे रही है । संपूर्ण भारत के कोने-कोने में निवास करने वाले व्यापार में अपना एक महत्वपूर्ण स्थान रखने वाला मारवाड़ पश्चिमी राजस्थान रेलवे की सुविधाओं में संपूर्ण भारत में सबसे पिछड़ा हुआ है । आवागमन के मामले में सबसे अधिक क-ट का अनुभव पश्चिमी राजस्थानी करते हैं। मुझे पूर्ण विश्वास था कि माननीया रेल मंत्री महोदया पश्चिमी राजस्थान के लिए विशे-न पैकेज की घो-णा करेगी, उसके स्थान पर तेल नगरी बाड़मेर सांचौर, बेसीन, जालोर-सिरोही के नाम ऊंट के मुंह में जीरा भी नहीं डाल सकी । इस बात हेतु मुझे खेद है ।

मेरा निवेदन है कि जन भावनाओं को ध्यान में रखते हुए निम्न रेलगाड़ियों को प्रारंभ तथा फेरे में बढ़ोत्तरी की जाएं :-

1. **बैंग्लोर-चैन्नई, हुबली, कोयम्बटूर के लिए ट्रेन वाया समदड़ी, भीलड़ी शुरू की जाए।** जालोर-सिरोही के अधिकांश प्रवासी IT नगरी बैंग्लोर में व्यवसाय करते हैं । प्रवासियों के माता-पिता व परिवार जालोर-सिरोही में निवास करते हैं । सामाजिक कार्यक्रम विवाह, संस्कार आदि जालोर सिरोही में ही संपन्न करते हैं । अतः बैंग्लोर वाया भीलड़ी, समदड़ी रेल यात्रा प्रारंभ करने से मारवाड़ की संस्कृति का प्रसार-प्रचार होगा, व्यवसाय को नवीन गति मिलेगी, चेन्नई मेटल व्यवसाय में एक क्षेत्र नाम रखने वाले मेरे प्रवासी मारवाड़ी भाईयों की जन भावनाओं की गरिमा का ध्यान रखते हुए रेलगाड़ी को इसी बजट सत्र से प्रारंभ करवाने का श्रम करें ।
2. **(मुम्बई-दादर) जोधपुर-मुम्बई वाया समदड़ी, भीलड़ी को प्रतिदिन प्रारंभ किया जाए।** यह रेल सप्ताह में दो दिन चलती है । इस रेलगाड़ी के यात्रीभार को देखकर ही माननीया रेलमंत्री यह अनुभव कर सकती है कि अर्थनगरी मुम्बई में मेटल, स्वर्ण तथा कपड़ा उद्योग को बढ़ोत्तरी देने वाले व विश्व में अपनी अलग पहचान रखने वाले मेरे मारवाड़ी भाइयों को प्रतिदिन रेल सेवा न होने के कारण मानसिक एवं शारीरिक क-ट का अनुभव करना पड़ता है । मैं आपका ध्यान चाहूंगा कि (सांचौर)

---

* Speech was laid on the Table

जालोर क्षेत्र तेल नगरी के रूप में विकसित हो रहा है, जो भारतीय अर्थव्यवस्था में भी एक स्थान रखेगा । जहां प्रतिदिन संपूर्ण भारत के प्रत्येक क्षेत्र से हजारों की संख्या में जालोर-सिरोही की यात्रा करते हैं । अतः रेल की अर्थव्यवस्था को भी मजबूत करने एवं जालोर सिरोही के समुचित विकास को गति देने के लिए जोधपुर-मुम्बई रेल को वाया भीलड़ी-समदड़ी प्रतिदिन प्रारंभ करने का आदेश करें।

3. **अहमदाबाद-आबूरोड़ लोकल ट्रेन को बढ़ाकर फालना तक बढ़ाया जाए :** मारवाड़ के गरीब, निम्न आय वर्ग वाले भाई अहमदाबाद (गुजरात) में मजदूरी करते हैं, एवं इलाज हेतु प्रतिदिन यात्रा करते रहते हैं जिसकी संख्या भी हजारों में हैं। उन्हें आर्थिक संबलन देने, उनकी सुविधाओं को ध्यान में रखने के लिए वे स्वाभिमानपूर्वक अपना काम कर सके व सुविधा से घर परिवार की जिम्मेदारी निभा सके, इसलिए अहमदाबाद-आबूरोड़ लोकल ट्रेन को फालना तक बढ़ाया जाए ।

4. संपूर्ण भारत की आस्था का केन्द्र श्रद्धा की देवी मा सुन्धा का धाम जालोर-सिरोही की रानीवाड़ा तहसील में है । जहां संपूर्ण भारत के श्रद्धालू दर्शनलाभ व मनोकामनापूर्ण होने की इच्छा से प्रतिदिन पधारते हैं । अतः **'सुन्धा माता एक्सप्रेस'** के नाम से एक नई रेलगाड़ी प्रारंभ की जाए जिससे दक्षिणी भारत व पश्चिमी भारत की धार्मिक संस्कृति का आदान-प्रदान होगा । भारत नई ऊंचाइयों को प्राप्त करेगा।

5. **पिण्डवाड़ा, स्वरूपगंज, भीनमाल, रानीवाड़ा, जालोर में ओवरब्रिज बनाया जाए ।** जालोर-सिरोही रेलवे क्रासिंग खुले होने से घंटों तक आवागमन बाधित होते हैं । कहीं-कहीं तो गंभीर बीमारी से ग्रसित भी इस दरमियान प्रसव काल में कई बार लंबे समय तक रूकावट होने पर महिलाओं की मृत्यु तक हो जाती है जिनके आंकड़े स्वास्थ्य विभाग से प्राप्त कर सकते हैं इतनी विकट स्थिति से निजात देने के लिए ओवर ब्रिज बनाने का श्रम करें । इसका शीघ्र ही निस्तारण हो ऐसा मुझे विश्वास देने का श्रम करें ।

6. Tel.-139 उपयोग में लेने से ग्रामीण पृ-ठभूमि के व्यक्ति को कठिनाई का सामना करना पड़ता है । अतः आम नागरिक को ध्यान में रखकर एक ग्रामीण जन की

मनोदशा को देखकर टेलीफोन पर एक कर्मचारी को बिठाएं ताकि संतो-नजनक जवाब मिल सके ।

7. **जनजीवन एक्सप्रेस** जो कि चैन्नई से अहमदाबाद तक चलती है, उसे चैन्नई से वाया अहमदाबाद-जोधपुर तक चलाई जाए। जिससे राजस्थानी प्रतिदिन दक्षिण भारत की यात्रा कर सकें ।

8. **इसी तरह हुबली-बीकानेर प्रतिदिन रेल सेवा प्रारंभ की जायें,** जिससे राजस्थानी माननीय रेलमंत्री महोदया के राज्य में आसानी से पहुंच सकें । आप स्वयं भी सुगमता से हमारे वीर प्रसुता भूमि का वंदन कर सकें ।

मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करता हूं कि उपरोक्त जनहितार्थ रेल सुविधाएं नए रेल बजट सत्र में उपलब्ध करवाने की अनुकंपा करें ।

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। रेल बजट पर चर्चा में मैं बोलना नहीं चाहता था लेकिन रेल बजट प्रस्तुत करने के बाद जो समाचार पत्रों में निकला वह बड़ा निराशाजनक निकला। जनपद के लोग रेल बजट सुनकर बड़े निराश हुए। कौशाम्बी जनपद, उत्तर प्रदेश, नहीं बरसी ममता दीदी की ममता। भरवारी-सिराथु में अच्छी ट्रेनों के ठहराव की उम्मीद भी छूटी। माननीय विवेक सहाय जी हमारे इलाहाबाद के हैं, चेयरमैन हैं। जो भी ट्रेन वहां पर पहले ठहरती थी, एक मिनट, दो मिनट, आप उसका ठहराव वहां कर दीजिए, मुझे बस इतना ही कहना है। इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और माननीय मंत्री जी को यह पेपर मैं देना चाहूंगा।

डॉ. बलीराम (लालगंज): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। जब रेल बजट प्रस्तुत होना था, सुबह ही टेलीविजन पर खबरें आईं तो उसमें यह लिखा था कि यह जो रेल बजट है, यह शुगर-फ्री है। हम लोगों को बड़ी खुशी हुई कि कोई उपेक्षित नहीं रहेगा और सभी को कुछ न कुछ मिलेगा। लेकिन कांग्रेस के नेतृत्व में जो यूपीए सरकार का रेल बजट है, उस रेल बजट में देश की आबादी के हिसाब से जो सबसे बड़ा प्रदेश है, उसकी उपेक्षा की गयी है। इसलिए सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री का ध्यान आकर्निंत करना चाहूंगा कि उत्तर प्रदेश में तमाम ऐसे धार्मिक तीर्थ स्थल हैं, तमाम ऐसे पर्यटक स्थल हैं जहां से ज्यादा से ज्यादा राजस्व मिल सकता है, लेकिन इस बजट में उसका कोई प्रावधान नहीं है।

वर्ं 2010-2011 में जब माननीय रेल मंत्री जी ने अपना बजट प्रस्तुत किया तो हम लोगों को बहुत खुशी हुई कि कम से कम रेल मंत्री जी ने यह स्वीकार कर लिया कि उनके विभाग में अनुसूचित जाति-जनजाति और पिछड़ी जातियों का जो आरक्षण कोटा है वह पूरा नहीं हुआ। लेकिन और भी जो विभाग हैं, किसी ने यह बात स्वीकार नहीं की। हम लोगों को लगा कि अब निश्चित रूप से यह नौकरियां इन लोगों को मिलेंगी, इनका आरक्षण कोटा पूरा हो जाएगा। लेकिन एक वर्ं हो गया, एक वर्ं में जो ग्रुप ‘‘सी’’ और ‘‘डी’’ है, अभी पौने दो लाख अनुसूचित जाति-जनजाति और पिछड़ी जातियों का जो आरक्षण कोटा है, वह पूरा नहीं हुआ है। अगर सचमुच माननीय मंत्री जी की चाहत होती तो वह बैकलॉग के तहत स्पेशल अभियान चलाकर जल्दी से जल्दी उसे पूरा कर देती।

Comment [I62]: cd by U3

महोदय, मैं आपके माध्यम से यह मांग करना चाहता हूं, हमारे राज्य मंत्री यहां बैठे हैं, आपको अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और पिछड़ी जातियों का जो संवैधानिक अधिकार है, उन्हें समता दिलाने के लिए संविधान में जो व्यवस्था की गई है, उसके हिसाब से आरक्षण कोटा जल्द पूरा किया जाना चाहिए।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान अपने जनपद की तरफ आकर्निंत करना चाहता हूं। आजमगढ़ की वर्ं 2010-11 के बजट में आदर्श रेलवे स्टेशन के रूप में घो-णा की गई थी। वहां काम शुरू हुआ है तथा एक प्लेटफार्म का काम पूरा हो गया है, लेकिन दूसरी तरफ का जो प्लेटफार्म है, वह लगभग चार फीट रेलवे स्टेशन से नीचे है। इस कारण बहुत से यात्री गिर जाते हैं। इस आदर्श रेलवे स्टेशन पर कोई ओवर ब्रिज नहीं है, इस कारण यात्रियों को एक-डेढ़ किलोमीटर की दूरी तय करके रेलवे स्टेशन पर आना पड़ता है। मंत्री जी तत्काल निर्देशित करें कि वहां ऊपरी पुल बने और दूसरा प्लेटफार्म बने। मैं यह भी ध्यान दिलाना चाहूंगा कि मेरे संसदीय क्षेत्र में सरायरानी रेलवे स्टेशन है, वहां भी ऊपरी पुल की

जरूरत है। वहां अभी जो आदर्श रेलवे स्टेशन बना था, वहां एक वर्ष पूर्व जो टिकट भवन बना, उसमें दरारें पड़ गई हैं। वह भवन किसी भी समय गिर सकता है। आज भी जो निर्माण कार्य हो रहा है, उसमें घटिया किस्म की ईंटें लगाई जा रही हैं। बालू, सीमेंट और रोड़ी को मिलाने का जो मानक है, उसके हिसाब से काम नहीं हो रहा है।

मैं आपके माध्यम से मांग करना चाहता हूं कि अनुसूचित जाति, जनजाति और पिछड़ी जातियों का आरक्षण कोटा पूरा होना चाहिए। डॉ. अम्बेडकर नगर जनपद से रेलवे लाइन हो कर जाती है। वहां ओवर ब्रिज बन जाने के कारण वहां जो माल गिरता था, वहां अब ट्रक जाने का कोई रास्ता नहीं है, जिस कारण अब वहां माल नहीं गिरता है। इससे राजस्व की क्षति होती है। अगर थोड़ी दूरी पर जाफरगंज या गोसाईगंज जहां जेपी सीमेंट का कारखाना भी है, चीनी मिल भी है, एक्रो इंडस्ट्री तथा एनटीपीसी भी है, जहां से तमाम माल दूसरी जगहों पर भेजा जाता है। मैं मांग करता हूं कि अगर वहां रैक साइडिंग बना दी जाए, तो लोगों को बहुत आसानी होगी और राजस्व भी मिलेगा।

श्री जगदीश शर्मा (जहानाबाद): सभापति महोदय, मैं आपको बहुत धन्यवाद देता हूं और मैं रेल बजट में अपनी ओर से कोई बात नहीं कहना चाहता। जो रेल बजट वित्तीय व-र् 2010-2011 का है, यह इसी सदन में प्रस्तुत हुआ और इस सदन में माननीय रेल मंत्री जी ने जो अपना भा-ण दिया, उसी के उल्लेख के बाद मैं अपनी बात शुरु करूंगा। उन्होंने कहा कि रेल भारतीय अर्थव्यवस्था की जीवनरेखा होने के कारण रेलों को देश के अधिकांश भाग में मुहैया कराना है। कहने का मतलब उनका यह था कि जो देश के विभिन्न राज्य हैं, जो पिछड़े, अविकसित, उग्रवाद प्रभावित इलाके हैं, जहां रेल लाइन लोगों ने नहीं देखी है, उस इलाके में रेल लाइनों का विस्तार करेंगे।

मैं बिहार के जहानाबाद इलाके से आता हूं। आजादी को 63 साल हो गये। आज भी वहां वही रेल लाइनें हैं, जिनको अंग्रेजों ने बिछाया था। आजादी के बाद गया और जहानाबाद देश का एक महत्वपूर्ण स्थान है लेकिन उग्रवाद से प्रभावित है और आर्थिक दृ-टि से पिछड़ा हुआ इलाका है। हम सदन के माध्यम से धन्यवाद देना चाहते हैं कि आज बिहार राज्य के मुख्य मंत्री नीतीश कुमार जी हैं। जब वह रेल मंत्री बने थे तो कुछ इलाकों में नयी रेलवे लाइन लोगों ने देखी। गया-पटना रेलवे लाइन का दोहरीकरण का काम नीतीश कुमार जी के कार्यकाल में स्वीकृत हुआ। 9वां साल गुजर रहा है लेकिन आज भी पटना से गया रेल खंड का दोहरीकरण का काम चलता जा रहा है। काम पूरा नहीं हो रहा है। रेल मंत्रालय ने नयी रेलवे लाइन के सर्वेक्षण का आदेश दिया। बोधगया का सभी ने नाम सुना होगा, यह अत्यधिक पिछड़ा इलाका है। इस्लामपुर से हुलासगंज- खिज्जासराय-मानपुर होकर बोधगया रेलवे लाइन का सर्वेक्षण का काम हो रहा है। सर्वेक्षण के बाद लोगों में आशा जगती है कि रेल लाइन बनेगी। यहां रेल राज्य मंत्री बैठे हुए हैं, हम आपके माध्यम से उनसे निवेदन करना चाहते हैं कि गया-जहानाबाद एक उग्रवाद प्रभावित इलाका है। सर्वेक्षण का नाटक मत करिए। अगर रेल लाइन बनानी है तो इस्लामपुर से हुलासगंज-खिज्जासराय-मानपुर बोधगया लाइन की स्वीकृति दीजिए। नयी लाइन बनाने की घो-णा कीजिए तभी उस इलाके की जनता समझेगी कि रेल मंत्रालय कुछ उनके लिए काम कर रहा है।जो इन्होंने कहा कि बिहार शरीफ से काको होकर जहानाबाद रेल लाइन जो पिछड़ा इलाका है, उसका सर्वेक्षण चल रहा है लेकिन उसके मामले में भी अभी तक कोई सर्वेक्षण नहीं हुआ। मैं छोटी छोटी बातों की ओर रेल मंत्रालय का ध्यान आकर्-ित करना चाहता हूं।

जन शताब्दी पटना से रांची चली है। जहानाबाद एक स्टेशन है। तीन जिले के लोग वहां से रांची के लिए गाड़ी पकड़ते हैं-जहानाबाद, अर्बल और नालंदा। हमने निवेदन किया था कि वहां जहानाबाद में दो मिनट का ठहराव दीजिए। सैकड़ों लोग रांची जाते हैं लेकिन अब तक ठहराव का आदेश नहीं गया। हमारा निवेदन है कि जो जन शताब्दी पटना से रांची के लिए चली है, उसमें जहानाबाद में कम से कम दो मिनट

का ठहराव दीजिए क्योंकि यह एक उग्रवाद प्रभावित इलाका है और रांची में लोग काम करते हैं और उनको जाने में सहूलियत होगी। यह स्टेशन जिला का मुख्यालय ही नहीं है, अर्बल जिला, नालंदा जिला और पटना जिला के लोग गाड़ी पकड़ते हैं तो जो जन शताब्दी पटना से रांची चल रही है, जहानाबाद में इसका ठहराव होना चाहिए, यह हमारा आपसे निवेदन है।

Comment [a63]: Cd by x3

एक एस.एच.(स्टेट हाइवे) 100 करोड़ रुपए की लागत से फातुहा, मानपुर, गया स्टेट हाईवे बना। बिहार सरकार ने एक साल पहले आरओबी मानपुर के नजदीक का प्रस्ताव भेजा। मानपुर बंधुआ स्टेशन के बीच गाड़ियों की कतार लगी हुई है, 100 करोड़ रुपया रोड पर खर्च हो गया और आरओबी नहीं बना। इसी तरह से जहानाबाद के राजा बाजार में आरओबी की जरूरत है। पटना के रेल खंड में मननपुर एक जगह है, जहां से रोड क्रास होती है, वहां रेलवे क्रासिंग नहीं है। इन्होंने एक रेल लाइन बीहटा से औरंगाबाद वाया अरवल की घो-णा की लेकिन आज तक काम शुरू नहीं हुआ। यह घोनित रेल लाइन है, मैं निवेदन करना चाहता हूं कि बिहार के साथ अन्याय न हो। बंगाल, बिहार, उड़ीसा और झारखंड पहले एक ही राज्य था। हम सगे भाई हैं। बंगाल को और दें, बंगाल को कम मिला है, हम मानते हैं लेकिन बिहार के साथ उपेक्षा मत करें, अन्याय मत करें। बिहार की मिट्टी संघर्ना की मिट्टी है। बिहार के लोग अपनी रोटी के लिए मरना पसंद करेंगे लेकिन रोटी, स्वाभिमान और सम्मान के साथ कोई समझौता नहीं करेंगे। दिनकर जी, रा-ट्र कवि थे, उन्होंने कहा - पूरा नहीं तो आधा दो, इसमें भी यदि कुछ बाधा हो, तो दे दो केवल पांच ग्राम। आगे क्या है ये हम अभी नहीं बोलेंगे। मैं यह आग्रह करना चाहता हूं, माननीय रेल मंत्री जी आई हैं, हमने छोटा काम कहा है, कोई बड़ा निवेदन नहीं किया है। हमने कहा है कि बंगाल, उड़ीसा, झारखंड एक राज्य थे। हम सगे भाई हैं। बंगाल को मिले और मिले, हम इस बात को मानते हैं।

MR. CHAIRMAN : You have already mentioned it. You should allow others to speak. All are waiting for their turns because we will have to wind up by six o'clock.

श्री जगदीश शर्मा : मेरी परवरिश बंगाल में हुई है। मेरे पिताजी बंगाल पुलिस में थे। आज भी बंगाल में सैकड़ों परिवार रहते हैं। मेरी बंगाल के प्रति हमदर्दी है। हम निवेदन करना चाहते हैं कि हमारे रेल खंड में जन शताब्दी का ठहराव हो, हमने नई रेल लाइन का निवेदन किया है। हम उम्मीद करते हैं कि बिहार के साथ कोई भेदभाव नहीं होगा।

MR. CHAIRMAN: You have already mentioned that point.

श्री जगदीश शर्मा : महोदय, रेलवे बजट में जो कमी है, माननीय रेल मंत्री महोदय उसे पूरा करेंगी।

इन्हीं बातों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[*]**SHRI J. M. AARON RASHID (THENI):** The railway budget has been received with mixed feelings. One section for critics say that the budget is statuesque with new levies proposed either passenger fares or freight rates. There is a widespread perception that the budget looks more populist than pragmatic. The passengers and industry at large have been spread of any burden of hike in fares and freight. This is the seventh consecutive railway budget under the UPA without any fare-freight hike.

More than any other public sector railways have more of social commitments. A slew of fare concessions for handicapped, senior citizens, social workers, award winners and even the press are covered under this free travel for school students and heavily subsidized monthly season fares for suburban commuters all add up to the woes of railways. The scope for cross subsidy is at its peak. Railways cannot impose additional fare burden on upper class passengers to cross-subsidies lower class passengers. Probably that is why the Hon'ble Minister has now attempted to introduce a Super AC class. How fare this will service the purpose of cross subsidy is not explained.

The common people feel that there is scope for improvement of passenger amenities both on board and at stations and they would have

[*] Speech was laid on the Table

happily accepted a modest burden towards this. There is high inflation all around. Food items, auto fuel and power are all add up to the woes of common man. The public has more or less accepted such ground realities and would have taken a modest increase in passenger fares in its stride. But the government has chosen to play safe. May be as a token of the Government's continued commitment to the cause of ***AMM-AADMI.***

No doubt there has been clear improvement on many fronts particularly the computerized reservation system which is more transparent. ***GARIB RATH*** trains and also ***DURANTO*** trains have affordable cost. Long distance travelers have been benefited unhygienic upkeep of the rolling stock and catering arrangements both on board and at stations need a lot of improvement. It has become common for the ordinary rail travelers to depend on bottled drinking water. Even the railways are aggressively marketing bottled water named RAIL NEER and have set up many water filling plants. However, the condition of drinking water supply on stations is bad which cannot cater adequately to traveling public. Water management at stations need to be improved so that passengers are provided with drinking water at stations especially during summer months.

There is also need to improve safety measure on running trains especially long-distance trains. There are lots of reports on luggage being

stolen during travel. It is not only enough to provide security personnel on running trains but also to regulate hawkers who roam around freely on running trains posing threat to travelers and their luggage.

There has been a lot of improvement on keeping coaches/toilets clean and hygienic. The newly engaged and uniformed cleaning squads do a good and quick job at stations using vacuum cleaning equipments and water jets, using disinfectants. Such squads at every junction should be made available round the clock. Unfortunately the new budget announcement has nothing for my constituency Theni falling Madurai Bodinaykkannuur meter gauges section. The services to the area have been stopped for due to expansion and the work is going very slow. This unnecessary delay is causing to the local commuters. There is a long pending demand for the construction of an over bridge at Theni town for reducing the traffic in the city. The school buses carrying the children are suffering a lot in the peak time. There a number of unmanned level crossings are in Theni constituency. These unmanned level crossings should be equipped with modern equipments or manned services.

In Sholavandan, stoppage of Pandyan Express, Nellai Express and all other Express trains have been removed. I request the Hon'ble Minister all the passenger trains should be stopped in Sholavandan with immediate effect. Another important matter is the rehabilitation of the evicted slum

dwellers those who are staying the nearby railway tracks. Railway has to allot money/land for these evicted poor people. I learned that in Kolkata Hon'ble Minister made arrangements for the rehabilitation of the evicted slum dwellers. The same facility may be extended in the other parts of the country.

As an alternative to Madurai which is presently the hub of pilgrim circuit, there is scope for developing Bodinaykannur as a hub/terminal of tourism circuit to serve as an easy access to Kerala's wildlife sanctuaries and further connecting the ***SABARIMALA*** shrine. There has been no such attempt on the part of the railways. Though not in the current railway budget proposal, I still feel, there is justification and scope to offer a special package to my region. If this proposal is taken up for speedy implementation further schemes like providing connectivity to Kerala's tourism and pilgrim circuits like Periyar and Sabarimala can be taken up later.

With these suggestions, I would like to conclude my speech and to lend support to the budget proposals, which I feel underlines the aspiration of the common man.

*__SHRI E.G. SUGAVANAM (KRISHNAGIRI)__: Mr. Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to share my thoughts on the Railway Budget and it gives me great pleasure to speak on the Railway Budget for the year 2011-2012 on behalf of my DMK Parliamentary Party and I support the same.

Our Hon'ble Minister, Madam Mamata Ji very ably presented this Budget. She has spared the common people continuously from any hike in passenger fares and freight rates. She has taken several steps to please all the passengers from all walks of life. New targets are fixed for laying of new railway lines, gauge conversion, doubling and electrification.

Sir, the proposal to introduce AC Double Decker trains in two routes will greatly reduce the increasing rush of passengers and facilitate easy and comfortable journey for the commuting passengers and tourist public. Over the years, there is an increased rush of passengers in Bangalore and Chennai route and the existing train services are inadequate. Therefore, it is need of the hour to introduce a Double Decker train between Chennai and Bangalore.

Sir, the proposal regarding additional suburban services to various routes is a welcome step. However, the proposed increase of 9 suburban trains in Chennai is not sufficient considering the extension of Chennai Beach – Tambaram trains upto Chengalpattu. Therefore, at least 20 additional suburban services are needed for Chennai to balance the increase in the passenger traffic.

The proposal to introduce All India Security Help line will definitely assist the passenger safety. Similarly, the Railway Enquiry No. 139 which is widely used in the country will also continue to be of great help to the railway passengers. Adequate publicity should be given for this service and it should be made toll free. Air

* English translation of the Speech originally delivered in Tamil

India has made its Enquiry No. 1407 as toll free. On the similar lines, railways should convert the Enquiry No. 139 as a toll free number. This will greatly help the passengers to know the information about railways.

Sir, Railways are facing shortage of huge number of coaches/ wagons. This has resulted in reduction of the carrying capacity of passengers/goods and simultaneously reduced its revenue collection. Therefore, it is of utmost importance to augment the production of coaches and wagons. Over the years, the conversion of MG lines into BG also contributes to the coach/wagon shortage. Hence setting up of new coach and wagon factories should be speeded up and the production capacity of the existing units should be improved.

The proposals regarding upgradation of more stations as Adarsh stations, concession to physically challenged persons and Press Correspondents, hike of senior citizens concessions, medical facilities to dependent parents of the railway employees, scholarship for girl child of Group-D Railway employees, additional hostels for children of Railway employees are welcome steps. As regards shelter units for track side dwellers, the railway tracks around Chennai suburban are more sensitive because large number of dwelling units are located there. The movement of people and cattle in the area greatly disturbs the movement of rail traffic. Therefore, Chennai should also be included on this pilot project for construction of proposed shelter units for track side dwellers.

Sir, rail accidents are causing a great concern to the passengers. In the past few years, there were increasing train accidents though it is on the declining ratio. Major accidents are causing huge loss of life and injuries to the passengers and the victims could not be compensated adequately. There should not be any compromise on passenger safety. Therefore, Railways should take more efforts to improve safety and security of passengers and the deployment of Anti Collision Devices (ACD) should be extended to the entire railway network as early as possible.

It is a welcome step that Railways declared 2011-12 as 'Year of Green Energy'. To reduce green house gas emissions, railways should consider use of bio-diesel, CNG, LNG in large scale in locos and workshops. Free supply of 14 lakh CFLs to railway households will help to boost the green initiatives of railways.

Sir, the major part of revenue of railways comes from freight earnings. Railways should consider improving freight earnings and opening up of freight corridors should be expedited. Efforts should be taken to lay separate railway tracks for freights on trunk routes. This will reduce the movement of goods by road and augment the revenue to the railways.

Sir, as you may be aware, there is a long pending demand from the people of Krishnagiri Constituency in Tamil Nadu for laying of a new railway line between Jolarpettai – Tirupathur – Kandili – Barugur – Orappam –Krishnagiri – Sulagiri – Hosur**.** In pursuance of this genuine demand, the hon. Minister has approved this line during her last Budget Speech. Updating Survey for this line was underway and is presently at the final stage. However, I am very sorry to state that no amount was allocated during the year for updating survey. This will ultimately delay the project and will lead to cost escalation. The people of my constituency are eagerly expecting this line since long. I shall, therefore, urge upon the hon. Minister to expedite updating the survey so as to facilitate the early processing of this project through the Planning Commission.

Besides, the following proposals are pending since long and it has been represented to the hon. Minister time and again:-

1. Opening of PRS at Barugur, Krishnagiri District, Tamil Nadu – Identification of one PRS location of the choice of MPs may be considered;
2. There is a need to increase the frequency of Bangalore - Nagercoil Weekly Express (16537/16538) as a Daily Train with convenient timings (16537/16538).

3. There must be a stoppage for Kochuveli – Yashwantpur Garibrath Express 12257/12258 at Hosur;
4. Coimbatore – Bangalore Inter City Express must be introduced;
5. Number of coaches in Mysore – Mayiladuthurai Express should be increased from 19 to 24;
6. A Passenger Train from Bangalore to Erode Via. Hosur, Dharmapuri and Salem may be operated;
7. There is a need for reintroduction of train service between Mysore and Rameswaram daily train *via*. Madurai;
8. You may also consider reintroducing Bangalore – Nagercoil daily train which had been operated in MG line *Via*. Hosur, Virudhachalam, Cuddalore;
9. Introduction of new train service between Mysore and Rameswaram *Via*. Salem, Trichy and Pudukottai may be considered;
10. New Train Service from Kanniyakumari to Mysore may be introduced as a Daily Train Via. Madurai & Hosur;
11. Frequency of 2667/2668 Chennai – Nagercoil Weekly Express should be increased;
12. Hosur – Bangalore – Chennai Train facility must be ensured;
13. Diversion of Nagercoil – Mumbai Express Via Hosur, Dharmapuri must be considered;
14. Introduction of Hosur – Erode Passenger Train is also emphasized here;
15. Deployment of RPF at Hosur Railway Station is requested;
16. Extension of Bangalore – Anaikkal Train upto Hosur may be considered;
17. Introduction of new train from Mysore/Bangalore – Kanniyakumari must also be favourably considered;
18. Increase in the frequency of Mumbai – Nagercoil Train – 6339/6340 is essential;
19. Operation of Chennai – Salem train must be extended upto Hosur;

20. Extension of Hyderabad – Chennai Train upto Kanniyakumari or introduction of a new train from Hyderabad to Kanniyakumari must also be considered.

New Delhi (Hazarat Nizamuddin) – Kanyakumari Thiruvalluvar Express Train which runs as a Weekly Train must be made a Daily Train. Thousands of passengers from New Delhi have requested the Railway Minister already about the same.

Here, I make an important plea. Government's acquisition of cultivable lands from the farmers must have adequate care is the avowed policy of our beloved Railway Minister. Hence, I would like to request the Railways to ensure that the traditional farm lands in Nagarasu Nallur village in Sengodampalayam Panchayat in Kangayam Taluk in Tiruppur District of Tamil Nadu are saved from being left high and dry due to the acquisition of land for Erode-Palani Broad Gauge Railway Line. The Minister may kindly spare these cultivable lands with about 4,500 coconut trees, nearly 20 wells and 15 borewells stretching to an area of 155 acres from being taken over affecting the cultivating activities in the neighbouring lands also causing huge loss both to farmers and the agricultural production in the form of vegetables which provide livelihood to several families here. Hence, the Railway line may be laid in the dry land 1,200 metres away from this place which was already okayed in the earlier surveys conducted for this line. This request of the villagers must be heeded to by Southern Railway.

I shall, therefore, urge upon the hon. Minister to kindly consider the above requests and give shape to them at the earliest.

With these words, I conclude.

MR. CHAIRMAN : Shri Ganesh Singh, five minutes for you. Many Members are waiting to speak and we have to complete this by six o'clock. Please cooperate. Briefly say what you want for your Constituency.

श्री गणेश सिंह : अगर 5 मिनट ही बोलना है तो मैं नहीं बोलूंगा।

MR. CHAIRMAN: I am saying you have to adjust. Do not take a hard stand like that. You have to cooperate. Many Members are waiting and that is why we are requesting you to please cooperate.

श्री गणेश सिंह (सतना): सभापति महोदय, मैं वर्ष 2011-12 के रेल बजट पर बोलने के लिये खड़ा हुआ हूं। यह बजट पूरी तरह से कुछ खास लोगों तथा क्षेत्र विशेष के लोगों के लिये तैयार किया गया है। लम्बे समय से कई क्षेत्र उपेक्षित रहे हैं जहां रेल सुविधाओं की अत्यंत आवश्यकता है। जब से ममता जी रेल मंत्री बनी हैं, लगातार उनका कार्य व्यवहार क्षेत्रीयता के आधार पर टिका हुआ है। मैं मानता हूं कि इन्हीं कारणों से माननीय सांसदों का और देश की जनता को भंयकर निराशा हुई है। हमारे देश का रेल नैटवर्क विश्व में तीसरे स्थान पर है। देश की आजादी के बाद के 63 वर्षों में 53596 किलोमीटर से बढ़कर 63974 किलोमीटर क्षेत्र हुआ है और इसमें केवल 10377 किलोमीटर की वृद्धि हुई है।

सभापति महोदय, मैं माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि राजस्थान में सर्वाधिक रेल लाइनें 5780 किलोमीटर हैं। इसी तरह से महाराष्ट्र में 5602 किलोमीटर, आन्ध्र प्रदेश में 5341 किलोमीटर, गुजरात में 4999 किलोमीटर, प. बंगाल में 3890 किलोमीटर और मध्य प्रदेश में 4948 किलोमीटर है। मैं यह बात इसलिये कहना चाहता हूं कि सरकार पर मेरा यह आरोप है कि रेल बजट पूरी तरह से पक्षपातपूर्ण है जिसे मैं प्रमाणित कर रहा हूं । जहां सर्वाधिक रेल लाइनें हैं, वहां तो निश्चित तौर पर और रेल नैटवर्क बढ़ाने की जरूरत है। मध्य प्रदेश पूरे देश का हृदय-स्थल है। वहां पूर्व से पश्चित, उत्तर से दक्षिण की रेल लाइनें जाती हैं लेकिन मध्य प्रदेश पिछले तीन बार के रेल बजट में पूरी तरह से उपेक्षित है। यह आरोप नहीं, सच्चाई है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि हम पश्चिम मध्य रेल इलाके से हैं। उस इलाके में सर्वाधिक सीमेंट और कोयले के लदान का काम रेलवे को मिलता है। वहां सतना, रीवा, कटनी, शहडोल,उमरिया,अनूपपुर, सिंगरोली हैं जहां से रेलवे को हर साल 7000 करोड़ रुपये का बिजनैस मिलता है।

Comment [r64]: cd. by a4

वहां रेल सुविधाओं के नाम पर कुछ भी नहीं है। हम लोग लगातार मांग करते हैं और वहां तमाम समाचार पत्रों में तो छप रही है, मध्य प्रदेश के लोग आन्दोलन कर रहे हैं, सागर में आन्दोलन हुआ, जबलपुर में आन्दोलन हुआ, सिंगरौली में आन्दोलन हुआ, सतना में आन्दोलन हुआ। आज सुमित्रा महाजन जी कह रही थीं कि इन्दौर में आन्दोलन हुआ। चारों तरफ रेल के मामले में वहां की जरूरतों को पूरा करने के लिए आन्दोलन होते जा रहे हैं। उल्टे सांसदों के ऊपर मुकद्मे कायम हो रहे हैं, यहां पर जबलपुर के सांसद राकेश जी मौजूद हैं, ये बता रहे थे कि इन्हें दो लाख रूपये तक का जुर्माना जमा करना पड़ा। एक तरफ जब हम लोग सदन में मांग करते हैं, जब उस पर रेल मंत्रालय कोई ध्यान नहीं देगा, दूसरी तरफ अगर हम जनता के सवालों को लेकर सड़क पर जायेंगे और वहां पर अगर मुकद्मे कायम होंगे तो मुश्किल होगी । ममता जी खुद जन आन्दोलन से आयी हैं, उन्हें पता है कि किस तरह से आम आदमी की तकलीफों को

लेकर नेताओं को लड़ने के लिए मजबूर होना पड़ता है। पहले देखा जाता था कि महाप्रबन्धक स्तर पर हम लोगों की बैठक बुलायी जाती थी। इस बार महाप्रबन्धक स्तर पर भी बैठक नहीं बुलायी गयी, उसी समय से पता लग गया था कि निश्चित तौर पर इस क्षेत्र की उपेक्षा होने वाली है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि तीन बड़ी परियोजनाएं हमारे यहां चल रही हैं। मैं उनका उल्लेख करना चाहता हूं। चूंकि समय बहुत कम है, एक ललितपुर सिंगरौली रेल लाइन है, यह ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन 541 किलोमीटर की है। इस परियोजना को पूरा करने के लिए 57,719 करोड़ रूपये की आवश्यकता थी, लेकिन पैसा केवल 34 करोड़ रूपये मिला। मैं पूछना चाहता हूं कि अगर यही रफ्तार रही तो इस रेल परियोजना को पूरा होने में सौ वर्ष लगेंगे। पश्चिम बंगाल में और दूसरे राज्यों को आपने जितना पैसा दिया है, उससे मुझे कोई शिकायत नहीं है, लेकिन मेरा निवेदन है कि यह परियोजना आज की सैंक्शन नहीं है, यह परियोजना वर्ष 1999 में सैंक्शन हुई थी, जब एनडीए की सरकार थी और आप भी उस समय थीं। यह परियोजना उस समय की सैंक्शंड है और आज तक अधूरी पड़ी हुई है। खुजराहो इंटरनेशनल स्थान है और इस परियोजना को सिंगरौली तक जाना है, जहां पर भयंकर कोयले का उत्पादन होता है। इसी तरह से हमारी उज्जैन, इन्दौर, देवास, मक्सी 115 किलोमीटर की परियोजना है, जिसके लिए मात्र 17.45 करोड़ रूपया मिला है, जबकि इसके लिए 73 करोड़ की जरूरत थी। इसी तरह से हमारी एक मध्य प्रदेश की गुना, इटावा, वरास्ता, शिवपुर, ग्वालियर, भिण्ड 348 किलोमीटर की परियोजना थी, इसमें 54,811 करोड़ रूपये की जरूरत थी, लेकिन मात्र 33 करोड़ रूपया ही मिला है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि अगर यही रफ्तार रही तो ये परियोजनाएं पूरी नहीं हो पायेंगी। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि हमने लगातार मांग की है, अपने क्षेत्र में हमने 42 सूत्रीय आन्दोलन किया था। मैं आज आपके सामने उन मांगों को पुनः दोहरा रहा हूं। सतना, रीवा से इन्दौर के लिए एक नयी यात्री गाड़ी चलाने की मैंने मांग की थी, लेकिन आज तक वह मांग पूरी नहीं हुई है। हावड़ा और कोलकाता की तरफ मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकृ-ट कराना चाहता हूं, हावड़ा की तरफ आपका ज्यादा ध्यान है। हावड़ा से इन्दौर एक ट्रेन सप्ताह में दो दिन चलती है, अगर उसे पूरे सप्ताह भर कर देंगे तो निश्चित तौर से आपके क्षेत्र के लोगों को भी फायदा मिलेगा और हमारे क्षेत्र के लोगों को भी उससे लाभ मिलेगा। इलाहाबाद कुर्ला एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन दिन चलाया जाये, चूंकि यह अभी सप्ताह में एक ही दिन चलायी जा रही है और सतना एवं मैहर रेलवे स्टेशन पर सभी श्रेणियों में वीआईपी कोटा उपलब्ध कराया जाये। इलाहाबाद से मुम्बई के लिए अभी हाल ही में घोनित दूरन्तो एक्सप्रेस का स्टॉपेज सतना और मैहर में किया जाये और सभी श्रेणियों में सतना को वीआईपी कोटा उपलब्ध कराया जाये। नई दिल्ली, रीवा 2428 का समय परिवर्तन कर इसे दिल्ली से रात्रि 8 बजे चलाया जाये। गाड़ी नम्बर 2189/90 महाकौशल एक्सप्रेस तथा नई दिल्ली, रीवा 2427 एक्सप्रेस में मंत्री जी के द्वारा लोक सभा में 26-11-

2009 को दिये गये आश्वासन के आधार पर पुनः ए.सी. प्रथम श्रेणी के डिब्बे लगाये जायें। वेरावल राजकोट एक्सप्रेस को सतना तक बढ़ाया जाये। सतना रेलवे स्टेशन में अनुरक्षण एवं टर्मिनल सुविधा के साथ-साथ वाशिंग पिट बनाया जाये। नागपुर जबलपुर एक्सप्रेस को सतना तक बढ़ाया जाये। ललितपुर सिंगरौली रेल परियोजना का कार्य सतना से पन्ना तथा रीवा से सिंगरौली के बीच प्रारम्भ किया जाये तथा पर्याप्त धनराशि उपलब्ध करायी जाये ताकि परियोजना समय पर पूरी हो सके। जैतवरा में रीवा दिल्ली तथा कामायनी एक्सप्रेस एवं मझगवां में सारनाथ, झुकेही में इंटरसिटी का स्टॉपेज दिया जाये। सतना एवं मैहर को गाड़ी नम्बर 1094 में स्लीपर कोटा, गाड़ी नम्बर 2321 का रिमोट लोकेशन कोटा उठाने को कहा जाता है, वह गलत है। गाड़ी नम्बर 5018, गाड़ी नम्बर 1064, 1062 में पुनः सामान्य कोटा बहाल किया जाये। गाड़ी नम्बर 2142, 2295, 2150, 2946, 2792, 9048 में सतना एवं मैहर स्टेशन को कोटा दिया जाये। सतना, मैहर चित्रकूट धाम करबी, मानिकपुर रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में स्थापित किया जाए। बुंदेलखंड से दक्षिण की ओर जाने वाली कोई ट्रेन नहीं है। लगातार वहाँ के लोग इसकी मांग कर रहे हैं, इसलिए दक्षिण के लिए कोई गाड़ी दी जाए। सिंगरौली से भोपाल के लिए यात्री ट्रेन दी जाए, लगातार वहाँ के लोग इसकी मांग कर रहे हैं।

Comment [c65]: Contd. By b4

मेरे लोक सभा क्षेत्र के मझगवां, चितहरा, खुटहा, जैतवारा, हाटी, सगमा, कैमा, सकरिया, हिनौता, तुर्की, लगरगवां, उचेहरा, भदनपुर, अमदरा, पकरिया, झुकेही रेलवे स्टेशनों को पर्याप्त बुनियादी सुविधाएँ प्रदान की जाएँ, जैसे नये प्लेटफार्मों का निर्माण, पेयजल, शौचालय, पैदल पुल, कंप्यूटर आरक्षण सुविधा, शैड आदि उपलब्ध कराए जाएं। कटनी से इलाहाबाद तक रेल विद्युतीकरण किया जाए। मानिकपुर से झाँसी रेल लाइन का दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण किया जाए। सतना रेल मार्ग पर गोवराव उचेहरा में तथा सतना रीवा रेलमार्ग पर बिरहुली पर रेल फाटक तैयार किया जाए। इसके अलावा दो और वि-नयों पर मैं ध्यान आकृ-ट कराना चाहता हूँ।

महोदय, आज हमारी नेता सु-मा स्वराज जी से दो डैलिगेशन मिले। एक तो आल इंडिया स्टेशन मास्टर्स असोसियेशन के प्रतिनिधि मिले। इन्होंने एक ज्ञापन पत्र दिया। ज्ञापन में उन्होंने उल्लेख किया है कि रेल मंत्रालय ने 3.6.2010 को पीसीसीवीआई 2009 डीएसी/1 द्वारा वित्त मंत्रालय में स्टेशन मास्टरों की ग्रेड पे 2800 को बढ़ाकर 4200 करने के लिए भेजा हुआ है जो कि वित्त मंत्रालय में पिछले छः माह से विचाराधीन है। उस पर अभी तक कोई कार्रवाई नहीं हुई। हमारी मांग है कि चूँकि ये रेलवे के ही कर्मचारी हैं और स्टेशन मास्टर बड़ी ज़िम्मेदारी का काम करते हैं, उनको जो ग्रेड दिया जाता है, वह बहुत कम है।

इसी तरह से चंडीगढ़ सीनियर सिटिज़न्स असोसियेशन का भी एक ज्ञापन पत्र उन्हें मिला। उनका निर्देश था कि मैं इस बात को यहाँ कहूँ।

देश की कुल आबादी का 9 प्रतिशत सीनियर सिटिज़न हैं जिसमें से 66 प्रतिशत सीनियर सिटिज़न गरीबी रेखा के नीचे जीवनयापन करते हैं। लोकल पैसेंजर ट्रेनों के किराये में सीनियर सिटिज़न्स को कोई छूट नहीं दी गई। कृपया उनको छूट दी जाए। पिछले तीन सालों से महिला सीनियर सिटिज़न्स को 50 प्रतिशत रेल किराये में छूट मिली है और पुरूा सीनियर सिटिजन को 30% छूट मिली है । पुरूा व महिला को 50% छूट देने का प्रावधान किया जाए । तत्काल टिकट में भी सीनियर सिटिज़न्स को 50 प्रतिशत की छूट देने का प्रावधान किया जाए । सीनियर सिटिज़न्स के साथ एक अटैन्डैन्ट को जाने की अनुमति भी मिल जाए। लोकल ट्रेन में सीनियर सीटिज़न्स के अलग से डिब्बे स्थापति किये जाएँ। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जिस क्षेत्र से हम लोग आते हैं, वह क्षेत्र रेलवे के मामले में काफी पिछड़ा हुआ है लेकिन रेलवे को सर्वाधिक आय देने वाला है। सारी ट्रेन्स की स्थित इतनी खराब है कि रेलवे स्टेशनों पर पीने लायक पानी नहीं है, रेलवे स्टेशनों पर जो गाड़ियाँ आती हैं, उनके डिब्बे इतने पुराने आउटडेटेड डिब्बे हैं कि अगर उसमें बैठ जाओ तो पता नहीं चलता है कि पहुँचेंगे या नहीं। खटमल, मच्छर और कॉक्रोच की भरमार उन गाड़ियों में है। जो बैडरोल मिलते हैं, उनमें बदबू आती है। कैसा इंतज़ाम हुआ, मेरी समझ में नहीं आता। लालू जी कहते थे कि खादी की चद्दर देंगे। कहाँ गई वो खादी की चद्दर? कहाँ गया मट्ठा, कहाँ गया दूध, कुल्हड़, कहाँ गए वे बढ़िया स्टेशन? ममता जी कहती हैं कि हम सुरक्षा देंगे। आये दिन गाड़ियों में पैसेन्जर लुट रहा है। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please take you seat. Nothing will go on record.

(Interruptions) ...[*]

MR. CHAIRMAN: Please wind up. You have already taken ten minutes.

श्री गणेश सिंह : महोदय, आये दिन रेलों में ज़हरखुरानी हो रही है, आये दिन तमाम तरह के नुकसान हो रहे हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि ईमानदारी के साथ रेलवे को चलाइए, देश के साथ न्याय करिये, क्षेत्रीयता का भाव हटाइए, और भारत देश को पूरी तरह से आईने में रखकर आगे बढ़िये।

[*] Not recorded.

*** श्री रघुवीर सिंह मीणा (उदयपुर) :**

वैसे तो रेल बजट की चारों ओर तारीफ हुई है और आम व्यक्ति को लाभ देने वाला बजट कहा गया है । हर क्षेत्र को कुछ न कुछ इस बजट में मिला ही है । माननीया रेल मंत्री सुश्री ममता जी धन्यवाद की पात्र हैं । इस बजट प्रावधानों के अनुरूप हर क्षेत्र में तरक्की संभव लगती है चाहे वह औद्योगिक क्षेत्र हो, ट्यूरिजम का क्षेत्र हो, आवागमन की सुविधा हो या अन्य क्षेत्र हो जो हर तबके से जुड़े हुए हैं ।

मैं लोक सभा क्षेत्र उदयपुर से आता हूं । उदयपुर शहर दुनिया के खूबसूरत शहरों में से एक है जहां देशी एवं विदेशी ट्यूरिस्टों की संख्या बहुतायात होती है । वैसे तो इस बजट में उदयपुर को दो नई ट्रेने दी है तथा कुछ गाड़ियों के फेरे भी बढ़ाए हैं जिससे इस क्षेत्र को यातायात एवं ट्यूरिस्ट की दृ‍ष्टि से काफी सुविधा मिलेगी ।

मैंने बजट के पूर्व 3 जनवरी, 2011 को रेल मंत्री जी को एक पत्र के माध्यम से निवेदन कर उदयपुर संसदीय क्षेत्र की मूलभूत आवश्यकता पर ध्यान देकर रेल बजट 2011 में सुविधाएं प्रदान करने हेतु ध्यान आकर्‍षित कराया था इसमें से कुछ बातों को तो स्वीकार कर लिया गया, परंतु कुछ आवश्यक मांगे शे‍ष रह गई है जो आमजन की भावना से जुड़ी हुई है ।

मैं निम्नलिखित मांगें रख रहा हूं, कृप्या स्वीकार करने का श्रम करें :-

1. जम्मूतवी से अजमेर के मध्य चलने वाली 2413/2414 सुपरफास्ट गाड़ी को उदयपुर तक बढ़ाया जाए । इस ट्रेन को उदयपुर तक बढ़ाने से यह क्षेत्र सीधे ही कश्मीर-उदयपुर पर्यटन सर्किट परस्पर जुड़ सकेंगे । यह गाड़ी दोपहर में 1:00 बजे के लगभग अजमेर पहुंचती है जिसे उदयपुर आसानी से सायंकाल तक पहुंचा जा सकता है । अजमेर से उदयपुर की दूरी मात्र पांच घंटे की है । इस प्रकार इस गाड़ी को अगले दिन सुबह पुनः उदयपुर से प्रस्थान कराकर पांच घंटे में अजमेर पहुंचाया जा सकता है । इसमें किसी भी प्रकार के अतिरिक्त रेलवे रेक की आवश्यकता नहीं है । इससे कश्मीर से पर्यटक सीधा उदयपुर से जुड़ सकेगा ।

---

* Speech was laid on the Table

2. 2981/2982 चेतक एक्सप्रेस को प्रतिदिन किया उसके लिए तो धन्यवाद । इसे चंडीगढ़ तक बढ़ाया जाए । वर्तमान में सिंगल रेक से ही उक्त ट्रेन का संचालन किया जा रहा है । अभी दिल्ली में उक्त ट्रेन करीब 13 घंटे खाली पड़ी रहती है । दिल्ली सराय रोहिल्ला से चंडीगढ़ की दूरी मात्र पौने पांच घंटे की है । अतः यह ट्रेन वर्तमान में चंडीगढ़ जाकर आने में साढ़े नौ घंटे लेगी । वर्तमान स्पीड पर भी यह ट्रेन चलती है तो भी साढ़े तीन घंटे मेंटेन्स के लिए इसी चंडीगढ़ में मिल जाएंगे । जबकि वस्तुस्थिति यह है कि उदयपुर से दिल्ली सराय रोहिल्ला की दूरी मात्र 670 किलोमीटर है जिसमें यह ट्रेन 12 घंटे से अधिक का समय ले रही है । अगर इसकी सही स्पीड को कायम किया जाए तो यह ट्रेन मात्र 10 घंटे में ही दिल्ली सराय रोहिल्ला पहुंच सकती है । उसके बाद इस ट्रेन का ठहराव चंडीगढ़ में साढ़े पांच घंटे का मिल सकता है । इससे उत्तरांचल-हिमाचल-पंजाब-हरियाणा के पर्यटक सीधे उदयपुर आ सकेंगे, इससे उदयपुर के पर्यटन को अतिरिक्त लाभ मिलेगा व इन राज्यों के पर्यटकों को भी सुविधा मिलेगी ।

3. उदयपुर से हजरत निजामुद्दीन तक चलने वाली 2963/2964 मेवाड़ सुपरफास्ट एक्सप्रेस को हरिद्वार तक बढ़ाया जाए । मेवाड़ एक्सप्रेस वाया मथुरा, भरतपुर होकर आती है इससे उदयपुर में पर्यटक यू.पी. से भी पहुंचते हैं । वर्तमान में यह ट्रेन करीब 12 घंटे निजामुद्दीन स्टेशन पर खड़ी रहती है व उदयपुर में भी करीब 11 घंटे स्टेशन पर यार्ड में खड़ी रहती है । अगर इस ट्रेन को हरिद्वार या देहरादून से जोड़ दिया जाता है तो उदयपुर से हरिद्वार जाने वाले पर्यटक व अंतिम क्रिया पर जाने वाले श्रद्धालुओं को बहुत बड़ी राहत मिलेगी । हरिद्वार से दिल्ली की दूरी मात्र 4 घंटे की है । इसलिए आने-जाने में 8 घंटे ही लेंगे और 4 घंटे मेंटेन्स के लिए गाड़ी को उपलब्ध हो जाएंगे और इसमें कोई अतिरिक्त खर्च भी रेलवे का नहीं आएगा ।

4. उदयपुर से इन्दौर तक चलने वाली 9657/9658 सुपरफास्ट एक्सप्रेस को इन्दौर से रात्रि में चलाया जाए । उदयपुर में मध्य प्रदेश से बहुतायत में जनता का आवागमन बना रहता है तथा व्यापार तथा पारिवारिक रिश्ते उदयपुर की जनता के इन्दौर व भोपाल में बहुत अधिक है । इन्दौर से यह गाड़ी सुबह चलती है इससे इसको पूरा

यातायात नहीं मिल रहा है, इस ट्रेन को इन्दौर से आगे बढ़ाकर रात्रि में वापस इन्दौर से उदयपुर के लिए चलाया जाए तो इस ट्रेन में यातायात वृद्धि होगी जिससे रेलवे को भी मुनाफा होगा व उदयपुर की जनता को भी राहत मिलेगी ।

5. उदयपुर से चित्तौड़गढ़ तक चलने वाली रात्रिकालीन पैसेन्जर को रतलाम तक बढ़ाया जाए । इसको चलाने में कोई अतिरिक्त खर्च भी नहीं जाएगा और आम पैसेंजर जो कम पैसे में यात्रा करना चाहता है उसको एक अच्छी सुविधा मिल जाएगी क्योंकि उदयपुर से रतलाम का रास्ता सड़क मार्ग द्वारा बहुत खराब है व सुविधा भी नहीं है । अतः आम जन की परेशानी को देखते हुए इस पेसेंजर ट्रेन को रतलाम तक बढ़ाया जाना अति आवश्यक है ।

6. उदयपुर से बंगलौर सप्ताह में चार दिन एक नई ट्रेन संचालित करने का प्रावधान किया जाए । इस ट्रेन का मार्ग उदयपुर, रतलाम, बड़ौदा, सूरत, भुसावल होते हुए किया जाए जिससे यह बंगलौर जा सकेगी । इससे इस क्षेत्र में काम-धंधे के हिसाब से जाने वाले व्यक्तियों को काफी सुविधा होगी एवं खनिज संपदा का लदान भी मिल सकेगा ।

7. **उदयपुर-अहमदाबाद आमान परिवर्तन** - उदयपुर से अहमदाबाद के मध्य आमान परिवर्तन के कार्य में गति नहीं बन पा रही है । कार्य में देरी होने से कार्य की लागत भी बढ़ती जाएगी एवं योजना का क्रियान्वयन समय पर नहीं होने से कई तरह की समस्याओं का सामना करना पड़ सकता है । अतः 300 किमी. (लगभग) कार्य पर बजट में पर्याप्त राशि आबंटित करवाने का श्रम करें ।

- उदयपुर अहमदाबाद आमान परिवर्तन के अंतर्गत सलूम्बर के निकट स्थित बाणा गांव में सलूम्बर स्टेशन के नाम से नया रेलवे स्टेशन बनाया जाए क्योंकि सलूम्बर-सराड़ा-आसपुर क्षेत्र के हजारों लोग अहमदाबाद में निवास करते हैं इनके आवागमन के लिए यह उपयुक्त होगा ।

- उदयपुर-अहमदाबाद मीटर गेज लाइन पर फाटक सं0 एल.एल. नं. 79-बी, बीईटी, यूडी-2-यूओएमकेएम 113/5-6 स्थित है । यह फाटक उदयपुर-बासवाड़ा स्टेट हाइवे पर स्थित है एवं शहर के मध्य है । इस मार्ग पर वाहनों की भारी

आवाजाही रहती है एवं ब्राडगेज लाइन के बाद ट्रेनों की आवाजाही भी बढ़ जाएगी एवं सड़क यातायात में भारी दिक्कत हो जाएगी, अतः ब्राडगेज लाइन आमान परिवर्तन का ब्लॉक लेने के समय ही इस ओवरब्रिज का निर्माण किया जाए ।

- उदयपुर-अहमदाबाद एक महत्वपूर्ण मार्ग है । इससे संपूर्ण जनजाति क्षेत्र लाभांवित होता है । उदयपुर में खनिज जिसमें लिंक, रॉक फास्फेट, मार्बल, लाइम स्टोन, जैसे मिनरल्स का लदान काफी मात्रा में होता है जिससे कि रेलवे को काफी रवेन्यू प्राप्त हो सकता है एवं अहमदाबाद, बड़ौदा, सूरत, मुम्बई जाने वाले व्यक्तियों के लिए काफी सुविधा हो सकेगी ।

8. राणा प्रतापनगर स्टेशन उदयपुर के मध्य में एक ही नगरपालिका में स्थित है तथा यह स्टेशन चारों दिशा से घनी आबादी क्षेत्र तथा रा-ट्रीय राजमार्ग 76 से जुड़ा हुआ है, यदि यहां 12981/12982 चेतक एक्सप्रेस, 19657/19658 इंदौर एक्सप्रेस, 12315/12316 अनन्या एक्सप्रेस का नियमित 02 मिनिट का ठहराव कर दिया जाए तो आम यात्रियों को काफी सुविधा उपलब्ध हो जाएगी ।

9. शहर का ज्यादातर हिस्सा उदयपुर सिटी रेलवे स्टेशन की दूसरी तरफ जिसमें हाउसिंग बोर्ड, यूआईटी कालोनी, आईआईएम व बाईपास है, अतः वहां दूसरा द्वार खोलने की योजना बनाई जाए ताकि यात्रियों को परेशानी नहीं हो और भवि-य में स्टेशन विस्तार के समय इसका उपयोग अधिकतम हो ।

अतः आपसे अनुरोध है कि मेरे क्षेत्र की इन महत्वपूर्ण मांगों पर तुरंत ध्यान देकर रेलवे बोर्ड को इस संबंध में आवश्यक निर्देश प्रदान करने का क-ट करें और जो कार्य धीमी गति से चल रहे हैं उनमें पर्याप्त स्टाफ एवं संसाधन उपलब्ध करवाने के आदेश प्रसारित कराने का श्रम करें ताकि योजनाओं का क्रियान्वयन समय पर हो सके एवं क्षेत्र की जनता को राहत एवं सुविधा मिल सके।

डॉ. निर्मल खत्री (फ़ैज़ाबाद): माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो बजट प्रस्ताव प्रस्तुत हुए हैं, उनकी सराहना करता हूँ। श्रीमती सोनिया गांधी, चेयरपरसन यूपीए और प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में ममता बनर्जी जी ने रेलवे को एक नयी दिशा दी है। जैसा कि उन्होंने अपने बजट भा-ण में स्वयं कहा कि रेल का पहिया सभी 365 दिन 24 घंटे निरंतर घूमता है। कन्याकुमारी से लेकर काश्मीर की वादियों तक जब एक व्यक्ति ट्रेन में बैठकर सफर करने निकलता है तो उसे किसी अनहोनी की आशंका नहीं होती कि वह अपने लक्ष्य तक पहुँचेगा या नहीं। लेकिन रेल को छोड़कर यदि वह परिवहन का कोई दूसरा माध्यम अपनाता है लंबे दौरे पर निकलने के लिए, तो उसके सामने तमाम अनहोनी की आशंकाएँ रहती हैं कि रास्ते में वह ठीक तरीके से चलकर पहुँच पाएगा या नहीं। अपने लक्ष्य तक पहुँचाने की जो महती ज़िम्मेदारी रेलवे विभाग बखूबी निभा रहा है, उसके लिए उसके अधिकारी और कर्मचारी प्रशंसा के पात्र हैं। नयी ट्रेनें चलें, नई लाइनें बनें, यह हम सभी चाहते हैं। लेकिन यात्री को स्टेशन से लेकर ट्रेन के भीतर मिलने वाली सुविधा बेहतर बने, सुरक्षा की बेहतर व्यवस्था हो, यह प्रश्न भी सदैव हमारे सामने रहता है और इन प्रश्नों पर भी रेल मंत्री जी ने निगाह डाली जिसके लिए वे बधाई की पात्र हैं चाहे वह टक्कररोधी उपकरण एसीडी की बात हो या चाहे जीपीएस पर आधारित फॉग के दरम्यान ट्रेनों को संचालित करने की बात हो।

Comment [r66]: Cd by c4

हमने इन प्रस्तावों में देखा है कि 1000 किलोमीटर की नई रेलवे लाइन के विस्तार का जो लक्ष्य था,उसमें से उन्होंने 700 किलोमीटर करके दिखाया है। व-र्ा 2011-12 में 1075 किलोमीटर के लक्ष्य की बात की है। वेतन बढ़ने के आर्थिक बोझ के बाद भी सहृदयता का परिचय देते हुए उन्होंने किराया नहीं बढ़ाया है, माल भाड़ा नहीं बढ़ाया है और अपने दम पर ही इंतजामों को करने की बात की है। निश्चित रूप से ममता बैनर्जी जी के कुशल नेतृत्व और साहस के द्वारा ही ऐसा हो सकता है।

महोदय, देश की पुरानी संस्कृति और भावनाएं रेल बजट में देखने को मिलीं, जिसमें इन्होंने ट्रेनों का नाम सोनार तोरी, मदर एक्सप्रेस, अरविंदों एक्सप्रेस, विवेकानंद एक्सप्रेस और कवि गुरू एक्सप्रेस रखकर एक दूर दृ-टि का परिचय दिया है। सांसद खड़े होकर ट्रेनों की मांग करते हैं, लेकिन वे ट्रेनें कैसे चलेंगी, यदि कोचिज़ का इंतजाम नहीं होगा। यदि कोचिज़ की कमी है तो ट्रेनों का संचालन कैसे होगा? इसके लिए उन्होंने कोचिज़ की कमी को दूर करने के लिए ज्यादा से ज्यादा कोच कारखाने लगें ताकि हम भवि-य में कोच की समस्या से निजात पा सकें। इससे जब नई ट्रेनों की मांग हमारे और आपके द्वारा की जाए तो उन मांगों को रेल मंत्रालय आसानी से स्वीकार कर सके। इसके लिए वे बधाई की पात्र हैं।

इन सारी चीजों के साथ समय-समय पर एक आक्षेप लगता है कि कोलकता और बंगाल की विशे-न चिंता बजट में की गई है। मैंने पिछले दिनों भी कहा था कि कोलकाता केवल बंगाल के लोगों का नहीं है। कोलकाता में यदि रेलवे की किसी परियोजना पर काम हो रहा होगा तो उसमें बिहार और उत्तर प्रदेश का श्रमिक ज्यादा तादाद में काम कर रहा होगा, उसमें बंगाल का श्रमिक उतना नहीं होगा। बिहार और उत्तर प्रदेश का रहने वाला कोलकाता में रोजगार के लिए बस गया है, जिससे कोलकाता की बिहार और उत्तर प्रदेश से कनैक्टिविटी जुड़ती है, इससे बिहार और उत्तर प्रदेश भी लाभान्वित होंगे, केवल बंगाल ही उससे लाभांवित नहीं होगा। कोलकाता विकास करे, बंगाल विकास करे तो हम समझते हैं कि उससे हमारा विकास होगा, हमारे प्रदेश का विकास होगा और इसके लिए वे बधाई की पात्र हैं।

महोदय, इन सारी बातों के बाद मैं अपने क्षेत्र की समस्याओं की तरफ आपका ध्यान आकृ-ट करवाना चाहता हूं। सबसे पहले में माननीय रेल मंत्री जी एवं रेलवे के अधिकारियों को धन्यवाद देना चाहता हूं कि इस बजट प्रस्ताव के जरिए उन्होंने मुझे कुछ नई ट्रेनें दी हैं। मैं इसके लिए उनका हार्दिक आभार ज्ञापित करता हूं, लेकिन इसी के साथ मै यह भी चाहता हूं कि हमारी लखनऊ-फैज़ाबाद-अयोध्या-वाराणसी रेलवे ट्रक और जाफराबाद-बारांबकी रेल लाइन के दोहरीकरण की मांग हम बहुत दिनों से करते आए हैं। इस मांग को स्वीकार किया जाए। इस रूट के बीच में चलने वाली पैसेंजर ट्रेंनों में कोचिज़ की कमी है, जिन्हें बढ़ाया जाए। रेल पर्यटन के सिलसिले में जिन स्टेशनों का बजट भा-ण में जिक्र किया गया है, उनमें अयोध्या का स्थान नहीं है। उसमें उसको जोड़ा जाए। ट्रेनों के ठहराव के सिलसिले में मेरी मांग है कि बिल्बहरिघाट स्टेशन, रूदौली स्टेशन, दरियाबाद स्टेशन, मलेशूकनक व भरतकुण्ड पर ट्रेनों का ठहराव किया जाए। भरतकुण्ड स्टेशन और मलैठूकनक स्टेशन का आधुनिकीकरण किया जाए। दो रेलवे क्रॉसिंग पर फ्लाईओवर और संपार की बात है, ये सभी मुद्दे मैं सदन के सभा पटल पर रख रहा हूं। मैं चाहता हूं कि इन सारी चीजों की तरफ मंत्री जी द्वारा ध्यान दिया जाए।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : You cannot lay it on the Table. You hand it over to the Minister.

डॉ. निर्मल खत्री (फ़ैज़ाबाद): महोदय, रायबरेली में बनने वाली कोच फैक्टरी की एग्सेलरी यूनिट फैजाबाद में भी लगे, इसके द्वारा पिछले बजट में अयोध्या को मल्टी फंक्शनल काम्प्लेक्स बनाने की घो-णा की गई थी, उस पर अभी काम शुरू नहीं हुआ है। इस पर भी जल्दी काम शुरू हो। फैजाबाद रेलवे स्टेशन प्लेटफार्म नं. 1 का विस्तार हो ।

इन्हीं सुझावों के साथ मैं रेल बजट का तहेदिल से हार्दिक स्वागत और अभिनन्दन करता हूं।

18.00 hrs.

MR. CHAIRMAN : I am having a big list here. There are many more Members to speak on this discussion. Therefore, if you all agree we can extend the time of the House till 8 o'clock. So, I would like to request the hon. Members to be brief. Most of the Party lead speakers have spoken at length and so the other Members of the Party may concentrate only on their constituencies and their requirements. The hon. Members may make brief speeches. We will try to accommodate all the Members, but they should try to be very brief.

श्री विजय बहादुर सिंह (हमीरपुर, उ.प्र.): सभापति महोदय, कांग्रेस साइड के यूपीए के स्पीकर ने जो तारीफ की है, वह काफी कम है, उससे भी ज्यादा हम अपनी स्पीच तारीफ में संलग्न करते हैं। रेल बजट में इकोनोमिक और सोशल कंसीड्रेशन का जो एडजस्टमेंट हुआ है, इस एडजस्टमेंट की बात हम करना चाहते हैं। यह तयशुदा है कि जब अंग्रेजों के ज़माने से रेल स्टार्ट हुई तो उत्तर प्रदेश में झांसी, जो बुंदेलखंड में है, वह बहुत इम्पोरटेंट स्टेशन माना जाता था, क्योंकि झांसी से पूरा साउथ कनेक्ट हो रहा है और झांसी से ही पूरा उत्तर कनेक्ट हो रहा है। पिछले 60 साल से झांसी के स्टेशन की बिलकुल उपेक्षा हुई है। अगर झांसी से चित्रकूट, मालीपुर तक दोहरीकरण, इलैक्ट्रिफिकेशन कर दें, वह बहुत छोटा सा टुकड़ा है, अगर उसका इलैक्ट्रिफिकेशन और दोहरीकरण हो जाए तो फिर उत्तर एवं दक्षिण की जो दूरी है, वह खत्म हो जाए।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन में कहना चाहता हूं कि यह बहुत अच्छी बात है, जो रेल मंत्री, ममता बनर्जी जी ने इकोनोमिक जोंस डेवलप किए। जैसे इन्होंने कहा है कि पीएफटी, एसएफटीओ, एएफटीओ, अगर इन्हें इनकम बढ़ानी है तो ऑटोमोबाइल का जो ट्रांसपोर्टेशन प्राइवेट लॉरी और ट्राली से हो रहा है, अगर इसका इम्प्रुवमेंट कर दें तो इनकी इकोनोमिक दशा ठीक हो जाएगी, क्योंकि आजकल ऑटोमोबाइल और ऑटोमोबाइल पार्ट्स का ट्रांसपोर्टेशन 98 परसैंट, जो इकोनोमिक मैग्जीन कर रही है, वह रोड से है। अगर आप इन ट्रेनों की इतनी इम्प्रुवमेंट कर दें कि सुरक्षित ऑटोमोबाइल का ट्रांसपोर्टेशन हो जाए तो आपकी इनकम बहुत ज्यादा बढ़ सकती है। यह पूरी तरह से एडमिट है कि यहां पर कोच बनाने की फैक्ट्री या कोच की प्रोडक्शन बहुत कम है। मंत्री जी, आपको इस बात का बहुत धन्यवाद है कि आपने रायबरेली को कोच फैक्ट्री दी। मैं लाइट वे में कहूंगा कि रायबरेली तो युनियन टेरेटरी है या यूपीए की टेरेटरी है। अगर ये एक कोच फैक्ट्री झांसी में डाल दें, जो हिन्दुस्तान के सेंटर में है तो कोच फैक्ट्री का इज़ाफा होगा और झांसी जो कम्पलिटली अंडर डेवलप है, वह बढ़ जाएगा। एक कोच फैक्ट्री से काम नहीं चलने वाला है, इसलिए आपसे मेरी एक रिकवेस्ट है कि एक कोच फैक्ट्री झांसी में डाल दें।

सभापति महोदय, अंत में मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि अगर ममता बनर्जी जी चाहेंगी, She can deliver the goods. यह बड़ी अच्छी बात है, पहली बार हमने सुना कि रेल में एक लाख करोड़ का फायदा हुआ है। अभी भी 50 परसैंट नेशन का फ्रेट रेलवे से जा रहा है। हमने पूरी स्पीच अच्छी तरह से पढ़ी, कहीं यह नहीं इंडीकेट हो रहा है कि इस फ्रेट को इन्क्रीज करने की क्या बात हो सकती है। पैसेंजर फैमिली हम इस फ्रेट को कह सकते हैं, लेकिन इसे इन्क्रीज करने की बात भी होनी चाहिए। इन्होंने जो 700 किलोमीटर की नई लाइन बनाई है, हमें यह मालूम नहीं है कि प्लानिंग कमीशन ब्रेक लगा रहा है या फाइनेंस मिनिस्टर ब्रेक कर रहे हैं। 700 किलोमीटर बहुत कम है, इसे बढ़ाना पड़ेगा। जब तक ये इसे नहीं

बढ़ाते हैं तो रेलवे की जो स्टेगनेंट है, लास्ट में मैं अपने दो सजेशन देकर अपनी बात को खत्म करता हूं। उत्तर प्रदेश में पोलिटीकल केपिटल लखनऊ में, उत्तर प्रदेश की लीगल केपिटल इलाहाबाद है। इलाहाबाद से लखनऊ की दूरी 200 किलोमीटर है और वहां जो ट्रेन जाती है, वह पांच घंटे का समय लेती है। आप अगर इलाहाबाद से लखनऊ को डबल कर दें, यह घो-णा कर दें तो दो घंटे में ट्रेन पहुंचेगी।

Comment [S67]: E4cd

सभापति महोदय, बस लास्ट लाइन कहना चाहता हूं। रेल मंत्री महोदया ने अच्छा किया कि मेट्रो लाइन कोलकाता में बनाने की घो-णा की है, इससे किसी को कोई दिक्कत नहीं है। मेरा निवेदन है कि इलाहाबाद, लखनऊ और कानपुर में भी मेट्रो रेल लाइन की नींव रख दें। मेट्रो को आप वहां स्टार्ट करें। लखनऊ भी बहुत ज्यादा एक्सपैंड हो रहा है। हमारी मुख्य मंत्री, माननीया मायावती जी ने लखनऊ को चमका दिया है। मैं माननीय रेल मंत्री महोदया से कहूंगा कि यदि आप लखनऊ को देखें और यदि ऊपर से यानी हवाई जहाज से जाएं और देखें, तो आप देखेंगी कि लखनऊ चमचमा रहा है। यदि मैट्रो लाइन की शुरूआत लखनऊ में आप कर देती हैं, तो लखनऊ की ब्यूटी में आप फ्रैगरेंस ऐड करने का काम कर सकती हैं। इलाहाबाद, लखनऊ और कानपुर में यदि मैट्रो की नींव रखवा दें, तो बहुत अच्छा होगा।

कुमारी ममता बनर्जी: सभापति जी, मैं पहले ही मेंशन कर चुकी हूं, जैसे एम.आर.वी.सी. एडवांस सिस्टम डैवलप करने और एडवांस रेलवे डैवलप करने के लिए और अदर रेलवे टूगैदर, ऐसे कामों में अगर स्टेट गवर्नमेंट आ सकती हैं, तो उन्हें आगे आना चाहिए और रेलवे, म्युनिसपल बॉडीज और स्टेट गवर्नमेंट आपस में मिलकर अपने कमीशन या कॉर्पोरेशन बना सकती हैं। जैसे हमने कोलकाता विकास कॉर्पोरेशन बनाने की योजना बनाई है। जैसे एम.आर.वी.सी. मैंने मुम्बई में पहले बनाई थी। कोलकाता में भी अब हम करेंगे। वैसे ही आप अहमदाबाद, उत्तर प्रदेश, उड़ीसा या गुजरात में बनाइए । जितने भी आपके सब-अर्बन एरियाज हैं, उन्हें मैन एरिया से जोड़ने के लिए चाहे सर्कुल ट्रेन हो, चाहे मैट्रो ट्रेन हो, चाहे मोनो रेल हो, उसे बनाइए। स्काई बस को ही मोनो रेल बोलते हैं। आप कर सकते हैं। You ask your State Government to send their proposals.

श्री विजय बहादुर सिंह : सभापति महोदय, मैं अंतिम बात कहकर अपना भा-ण समाप्त करना चाहता हूं। कृपया मेरी बात सुन लीजिए। मेरे टाइम में से मंत्री जी ने भी बोलने के लिए टाइम ले लिया है। मैं बताना चाहता हूं कि हमें बताया गया है कि दिल्ली से 15 मिनट में एक ट्रेन चल रही है। मैं बताना चाहता हूं कि दिल्ली से एक ट्रेन रीवांचल चलती है, जो इलाहाबाद जाती है। मेरी मांग है कि उसे कानपुर से डाइवर्ट कर के चित्रकूट होते हुए चला दिया जाए, तो उस क्षेत्र का भी बहुत विकास हो जाएगा।

श्रीमती मीना सिंह (आरा): सभापति महोदय, मैं सबसे पहले आपका आभार प्रकट करती हूं कि आपने इस महत्वपूर्ण चर्चा में मुझे भाग लेने का अवसर प्रदान किया। मेरे दल के साथी माननीय दिनेश चन्द्र यादव ने विस्तार से इस बजट पर चर्चा की है। मैं स्वयं को उनकी बातों से सम्बद्ध करते हुए संक्षेप में आपनी बात रखना चाहती हूं।

महोदय, माननीया रेल मंत्री इसके पूर्व भी जब रेल बजट पेश करती थीं, तो पश्चिम बंगाल पर ज्यादा मेहरबान रहती थीं, परन्तु इस बार तो लगता है कि जैसे ममता दीदी ने रेल बजट के माध्यम से पश्चिम बंगाल चुनाव में अपने दल का घो-णापत्र जारी कर दिया है।

महोदय, पश्चिम बंगाल के हमारे भाई और बहनों के लिए रेल मंत्री जी नई परियोजनाएं लाएं, नई ट्रेनें चलाएं, यह खुशी की बात है, परन्तु पुरानी परियोजनाएं जो व-र्षों से लम्बित हैं, उन्हें बन्द कर के या उन्हें ठंडे बस्ते में डालकर नई परियोजनाओं की घो-णा की जाए, यह किसी भी प्रकार से उचित नहीं है।

महोदय, बिहार के साथ इस बजट में नाइंसाफी की गई है। बिहार की पुरानी परियोजनाओं पर रेल मंत्री ने चुप्पी साध ली है। अगर नई ट्रेनों की बात करें, तो पटना से शालीमार दुरन्तो एक्सप्रैस चलाने का क्या औचित्य है, यह मेरे सहित बिहारवासियों की समझ से परे है?

हमारे नेता एवं बिहार के लोकप्रिय मुख्य मंत्री श्री नीतीश कुमार ने रेल मंत्री जी से मांग की थी कि पटना से नई दिल्ली के बीच दुरन्तो एक्सप्रैस चलाई जाए। मैं आपके माध्यम से ममता दीदी से आग्रह करूंगी कि पटना से नई दिल्ली के बीच दुरन्तो एक्सप्रैस चलाने के मुख्य मंत्री के आग्रह को स्वीकार किया जाए।

महोदय, नई परियोजनाओं, नई ट्रेनों, नए अस्पतालों की घो-णा तो विगत व-र्ष भी की गई थी, परन्तु आज उसमें कुछ खास नहीं किया गया है। हर व-र्ष नई ट्रेनों की घो-णा होती है, परन्तु पटरियां, पुल, सिगनल सभी पुराने ही रहते हैं। परिणाम यह होता है कि दुर्घटनाएं होती हैं और ट्रेनें समय पर नहीं चल पाती हैं।

ट्रेनों, प्लेटफार्मों एवं स्टेशन परिसर में गंदगी का अम्बार लगा रहता है। मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह होगा कि इन सब वि-यों पर विशे-ा ध्यान देने की जरूरत है।

मैं यहां पर एक बात का जिक्र और करना चाहूंगी कि बंगाल में जो वैगन बनाने की फैक्टरी है, उसके कर्मचारियों को आप 21 हजार रुपये वेतन देती हैं, वहीं पर बिहार में जो दो फैक्टरियां मुजफ्फरपुर और बेगूसराय में अवस्थित हैं, उनके कर्मचारियों को छः हजार रुपये वेतन देती हैं। इस तरह का भेदभाव क्यों है? इसे समाप्त किया जाये।

इस चर्चा में मेरा भाग लेना अति आवश्यक था, क्योंकि मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री एवं पूरे सदन को बताना चाहती हूं कि रेल मंत्रालय की गलत नीतियों के कारण ममता दीदी के साथ-साथ आरा की सांसद होने के कारण मेरे क्षेत्र में मेरा भी पुतला रेल यात्रियों के द्वारा जलाया जा रहा है।

मेरे क्षेत्र के अन्तर्गत आरा-सासाराम रेल खण्ड पर व्यापक जन-आन्दोलन चलाया जा रहा है। ट्रेनों को घंटों रोका जा रहा है, जन-प्रतिनिधियों के पुतले जलाये जा रहे हैं। रेल यात्री इस आन्दोलन से बुरी तरह प्रभावित हो रहे हैं। आरा-सासाराम रेल खण्ड पहले जब मार्टिन रेलवे के अन्तर्गत था, उस जमाने में आरा से सासाराम के बीच चरपोखरी, कसाब एवं नगरी में रेलवे स्टेशन थे, परन्तु इस बार जब नई रेलवे लाइन का निर्माण किया गया तो उक्त तीनों स्टेशनों को समाप्त कर दिया गया है।

मैंने विगत व-र् भी रेल बजट पर चर्चा के दौरान कहा था कि आरा-सासाराम रेल खण्ड पर रेलवे स्टेशन एवं हॉल्ड का निर्माण जनहित एवं रेलवे हित में नहीं किया गया है। मैंने मांग की थी कि इस रूट का सर्वे करवाकर जनहित एवं रेलवे हित में रेल स्टेशन का निर्माण करवाया जाये। परन्तु रेल विभाग द्वारा इस दिशा में कोई भी कार्रवाई नहीं की गई। फलतः आज लोग वहां आन्दोलन पर उतारू हैं। कई मौकों पर आन्दोलन स्थल पर मैंने स्वयं पहुंच कर ट्रेनों का परिचालन शुरू करवाया है तथा मैंने वहां के नागरिकों से वायदा किया है कि आपकी जायज मांग अवश्य मानी जायेगी। मेरी मांग है कि जनहित में यथाशीघ्र चरपोखरी, नगरी और कसाब को स्टेशन का दर्जा दिया जाये।

ममता दीदी ने स्वामी विवेकानन्द जी एवं कवि गुरू रविन्द्र नाथ टैगोर जी के नाम से विवेक एवं कविगुरू एक्सप्रैस चलाने का ऐलान किया है। यह एक सराहनीय कदम है। महापुरु-ों को तो सम्मानित किया ही जाना चाहिए, परन्तु मैं विगत कई व-र्ों से मांग कर रही हूं कि महान स्वतंत्रता सेनानी बाबू कुंवर सिंह जी, जो सिर्फ बिहार के लिए ही नहीं, अपितु पूरे देश के लिए गौरव हैं, उनके सम्मान में उनके जन्म-स्थान स्थित आरा रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाया जाये।मैं पुनः अपनी मांग को दोहराती हूं कि बाबू कुंवर सिंह के सम्मान में आरा को आदर्श स्टेशन बनाया जाये।

पटना से मुगलसराय के बीच आरा सबसे ज्यादा राजस्व देने वाला स्टेशन है, परन्तु कई महत्वपूर्ण ट्रेनों का ठहराव आरा में नहीं होने के कारण यात्रियों को ढेर सारी समस्याओं से जूझना पड़ता है। मेरी मांग है कि 12327-12328 उपासना एक्सप्रैस, 12367-12368 विक्रमशिला एक्सप्रैस, 12393-12394 सम्पूर्णक्रान्ति एक्सप्रैस, 12369-12370 हावड़ा-हरिद्वार एक्सप्रैस, 12791-12792 पटना-सिकन्दराबाद एक्सप्रैस एवं 12487-12488 सीमांचल एक्सप्रैस का ठहराव आरा में किया जाये।

Comment [R68]: cd by g4

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को बताना चाहती हूं कि इनमें से कई ट्रेनें बिहार से बाहर एवं बिहार के अंदर भी आरा से कम महत्वपूर्ण स्टेशनों पर रुकती हैं, परन्तु आरा में उनका ठहराव

नहीं है। मैं आपको विश्वास दिलाना चाहती हूं कि इन ट्रेनों के ठहराव से यात्रियों को लाभ मिलने के साथ-साथ रेलवे को भी काफी राजस्व मिलेगा।

डेहरी ऑन सोन और गया में गुमटी नम्बर 2 पर बन रहे आरओबी को जल्द बनवाया जाए। बिहटा-औरंगाबाद रेल लाइन के निर्माण का काम जल्दी शुरू कराया जाए। महाबोधि एक्सप्रैस में प्रथम श्रेणी का वातानुकूलित डिब्बा विदेशी पर्यटकों की सुविधा के लिए जोड़ा जाए।

इन्हीं मांगों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करती हूं और एक बार पुन: चर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करती हूं।

* **SHRI A. SAMPATH (ATTINGAL) :** As the Indian Railway has grown to the envious position of the largest network in the world, it is our primary duty to ensure the safety and comfort of the passengers and the safe and speedy transit of Railway freight. The role played by Indian Railways for the national integrity has to be appreciated and at the same time the demand for new railway lines and facilities should be catered with due importance. Even the Hon'ble Minister has admitted that there exists more than 1.70 lakh of vacancies. Without filling up the existing vacancies and thereby providing sufficient human resources, how can the railway ensure that safety and quality? In a nation of millions of unemployed youth the large number of vacancies remaining to be filled up for about a decade before them is a humiliation towards the people. The number of personnel in the technical, mechanical and protection fields are far below than what is actually needed. The loco running pilots and the station master are forced to work continuously for more than sixteen hours per day. Even the reports of the parliamentary committees have not been honoured so far. I would like to know the attitude of the Railway Ministry as well as the Finance Ministry towards the genuine demands of the All India Station Masters' Association for making the starting grade pay of Rs.4200. Two station masters should be provided in each important station as block operator and the other as having charge of signals in all important stations. The inhuman treatment and colonial stigma of insubordination that still exists in our Railways cannot be tolerated. The workers who are employed for cleaning purposes are not adequately provided with the sophisticated equipments, tools and even gloves and masks. The declaration on green toilets still remaining on paper. It is a pity that the railway tracks are filthy, ugly and smelly and sometimes seems shocking.

The sad plight of the lakhs of contract and catering workers shall not go unnoticed. The long pressing demands of the coolie porters should be catered with humanitarian attitude. I demand dignity and permanency in their jobs.

* Speech was laid on the Table.

Regarding the unmanned level crossing, the Railways Ministry is compromising with the safety of the poor people who have to cross the rails roads. While crossing the railway track is an offence under the Railway Act, who is to be held responsible for not providing foot over bridges in busy and important railway stations? The Railway Budget has not shown any justice towards the State of Kerala which has the largest density of population.

The demands for the creation of Peninsular Railway Zone has again fallen in to deaf ears. Considering the geographical features and the developmental needs, it is high time that the 17th Zone is formed for administrative and operational efficiency.

My humble submission is that the Hon'ble Minister for Railways shall not be a mere a Minister of declarations. In the last year's Budget there was a declaration of a medical college and a drinking water bottling plant at Tiruvananthapuram. The Railways still search for land, may I suggest the acres of land at Kadakkavoor owned by Railways but remains unutilized behind the Kadakkvoor Railway Station. While appreciating this year's proposals for the coaching years at Nemom which is towards the South of Tiruvananthapuram Central Railway Station. I may also suggest the Nemom can be developed into the Intermediate Overhauling Workshop (IOW). While Kochuveli, which is towards the North to Tiruvananthapuram Central Railway Station can be developed into a fully operational long distance railway terminal. A workshop at Kochuveli is not advisable because of the salty wind from the sea and the salt water which fills up the railway pits which may endanger the life of the rolling stock. Many months ago I have suggested Attingal and Nedumangad, two taluk headquarters of my constituency for the EPR system as per the direction of the Hon'ble Minister. But still now they have not become operational. In this august House, I have received a reply that new railway lines will be laid connecting the Sabari Railway line to Nedumangad the eastern town of my constituency which is one of the four municipalities in the capital district of Kerala. I urge upon the Government to

speed up the work and to connect the railway facilities to Kattakkada and then to Neyyatinkara. There is an urgent need for the track doubling and electrification of the Nagarcoil Thirvananthapuram sector. The proposal for MEMU should be fulfilled with at most priority. Varkala-Sivgiri is the samadhi place of Sree Narayan Guru. It is also growing as a tourist spot of south India. Hence more long distance trains should be given stoppages at Varkala at the earliest.

The recent attacks on the passengers by anti-social elements and terrorists have been shocking. Putting the blame upon the State administration would not serve the purpose. Thousands of vacancies in the RPF are remaining vacant. Urgent steps should be taken for the recruitment of women RPF personnel.

Considering the peculiarities and the genuine demands of the people more Kerala bound trains have to be introduced. Three new trains which have been proposed in the last year's Budget are yet to be started.

Eranakulam-Kollam MEMU is repeatedly stated in this year's budget also. This MEMU should be extended to Nemon. The once prestigious Kerala Express (12626, 12625) is a sad story today. Old coaches, dirty toilets insufficient catering, etc. brings a shame to us. I may suggest that all the Kerala bound weekly Express trains should be made tri-weekly and the bi-weekly trains should be converted into the tri-weekly trains. All the existing tri-weekly trains should be increased as daily trains. A new TVM-AJMER weekly train is a long pending demand. One more Nagarcoil Bangaluru superfast express is highly necessary. Lakhs of Malayalees working outside the State have been demanding for a new TVM-Nasik Road bi-weekly service and a new TVM-Bhopal service. The Nizammudin-TVM Rajdhani Express should become daily service. The railway facilities to the Malabar region should be given due priority. A Mysore-Tellissery line should be allowed at the earliest. The talks about a survey regarding this have been heard since the time of the British Colonial period. But alas! It is materializing, why we neglect the shortest route?

During the time of the presentation of the last year's Budget also we were put to shock and agony because Kerala was not included in the high speed freight corridor. As Vallarpadam Container Terminal has been inaugurated by the Hon'ble Prime Minister in February, 2011 thereby becoming the first international trans-shipment container terminal in India, is there any justification for not including Kerala in this map? Last, but not the least the consultations with the Members of Parliament and the other representatives of the people do not take place regularly. Certain grievances and compliances which could have been solved or rectified at the Station Level/Divisional Level/ Zonal Level remains to get worsened because of its absence. The assurances given by the predecessor of present Railway Minister to my predecessor Comrade Varkala Radhakrishnan for the stoppage of Parassuram Express at Chirayinkeezhu is yet to be fulfilled. It would be an honour to a great Parliamentarian who is no more with us.

श्री मिथिलेश कुमार (शाहजहांपुर): आदरणीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूं। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री आदरणीय ममता दीदी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने रेल बजट में शाहजहांपुर जनपद, उत्तर प्रदेश की जनता की भावनाओं का विशे-ा ध्यान रखा और मैलानी से शाहजहांपुर होते हुए फरूखाबाद तक की रेलवे लाइन की मंजूरी प्रदान की। हमारा दल, शाहजहांपुर की जनता, गरीब किसान, व्यापारी, मजदूर, छात्र-छात्राएं और पूरे उत्तर प्रदेश की जनता इस बारे में इन्हें बहुत-बहुत बधाई और धन्यवाद देती है।

मैं मंत्री जी का ध्यान कुछ मामलों की ओर आकर्ति करना चाहता हूं। शाहजहांपुर में जो रेलवे स्टेशन है, वह शाहजहांपुर ए क्लास का है। मैं चाहता हूं कि शाहजहांपुर रेलवे स्टेशन इन्क्वारी पर प्रत्येक पारी में दो कर्मचारियों की स्थायी नियुक्ति कर दी जाए, क्योंकि लोग देहात क्षेत्र से आते हैं। वहां 139 की सेवा बेकार रहती है, 131 की सेवा बहाल कर दी जाए जिससे वहां के लोगों को रेलवे की सही जानकारी मिल जाए।

हम चाहते हैं कि पुवायां और जलालाबाद में नए आरक्षण केन्द्र की व्यवस्था करवा दी जाए, क्योंकि यह शाहजहांपुर से तीस किलोमीटर की दूरी पर है। वहां के लोगों को टिकट लेने में बहुत दिक्कत होती है। इसके साथ ही तेल टंकी पर बन रहे नए एफओबी के पास रेलवे की जमीन खाली पड़ी है। यदि उस पर बुकिंग और रिजर्वेशन ऑफिस खुलवा दिए जाएं तो रेलवे स्टेशन पर जो जाम लगता है, वह समस्या अपने आप कम हो जाएगी।

शाहजहांपुर में रोजा थर्मल पावर, आर्डिनैंस क्लोदिंग फैक्ट्री, ओसवाल कैमिकल फैक्ट्री इत्यादि महत्वपूर्ण औद्योगिक फैक्ट्रियां लगी हुई हैं जहां कई ट्रेनों का रुकना बहुत आवश्यक है। बरेली पैसेंजर का ठहराव बन्थरा स्टेशन पर हो जाए। यदि राजधानी एक्सप्रैस, सप्तक्रान्ति एक्सप्रैस, जनसेवा एक्सप्रैस, हिमगिरि और गरीब रथ ट्रेनें वहां रुक जाएंगी तो शाहजहांपुर के विकास में काफी महत्वपूर्ण योगदान होगा।

मैं शाहजहांपुर से आता हूं जिसकी पहचान शहीदों की नगरी से है। ममता दीदी ने स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों और कवि लोगों के नाम पर जो ट्रेनें चलाई हैं, मैं उनकी ओर इनका ध्यान आकर्ति करना चाहता हूं। शाहजहांपुर शहीदों की नगरी है जहां पंडित राम प्रसाद बिस्मिल, अस्फाक उल्ला खां, ठाकुर रोशन सिंह जैसे लोगों ने देश की आजादी में अपने प्राण न्योछावर किए। वहां के स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों ने मांग की है कि उनकी समस्या का निराकरण किया जाए। उन्हें अपने रेलवे पास को प्रति वर्-ा रिन्यू कराना पड़ता है जिससे बड़ी कठिनाई होती है। सम्पूर्ण भारत के स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों के सम्मान के लिए उनके रेलवे पास को आजीवन कर दिया जाए। मैं चाहता हूं कि मंत्री जी द्वारा इसका जवाब आ जाए।

आपने गोविंद गंज रेलवे समपार 322 कचहरी हाल्ट पर सबवे बनाने की सहमति प्रदान की थी। बड़े दुर्भाग्य के साथ कहना पड़ता है कि उत्तर प्रदेश सरकार ने उस प्रस्ताव को रिजैक्ट कर दिया। उन्होंने कहा कि यहां इसकी कोई आवश्यकता नहीं है, जबकि वहां ऑफिसर्स कालोनी और बहुत अच्छा बाजार है। पूरे शाहजहांपुर की जनता चाहती है कि यह समपार पथ बन जाए।...(व्यवधान)

Comment [r69]: Cd by h4

महोदय, मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। अभी आईटीबीपी की भर्ती 31 जनवरी को बरेली में होनी थी, लेकिन गृह मंत्रालय द्वारा उन भर्तियों को रिजैक्ट कर दिया गया। उसमें करीब ग्यारह प्रांतों के डेढ़-दो लाख लड़के आये हुए थे। जब वहां भर्ती निरस्त कर दी गयी तो लड़कों को जबरदस्ती स्टेशन पर भेज दिया गया। ...(व्यवधान) *

MR. CHAIRMAN : No. The names will not go on record.

*(Interruptions) ...**

श्री मिथिलेश कुमार : सभापति महोदय, मैं अपने शब्द वापस लेता हूं। इन लोगों ने जबरदस्ती उन डेढ़-दो लाख बच्चों को ट्रेनों में भर दिया। उसका परिणाम यह निकला कि जब ये ट्रेनें बरेली से चलीं, तो शाहजहांपुर पहुंचते-पहुंचते करीब 18-20 लड़के ट्रेन से गिरकर मर गये। उनके परिवारों को आज तक एक पैसे का मुआवजा नहीं मिला। मुझे दो बच्चों की जानकारी है। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please wind up now.

... (*Interruptions*)

श्री मिथिलेश कुमार : एक लड़का ...(व्यवधान) *

छपरा-बिहार का है जो अभी तक लापता है। वहां के एक माननीय मंत्री जी द्वारा मेरे पास फोन भी आया था।..(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Do not mention the names and everything.

... (*Interruptions*)

श्री मिथिलेश कुमार : महोदय, मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। जिन बच्चों की हत्या हुई है, जो रेल दुर्घटना में मरे हैं, उत्तर प्रदेश सरकार के जो प्रशासन अधिकारी हैं, उनके खिलाफ धारा 302 का मुकदमा कायम किया जाये, ताकि उन बच्चों की मृत आत्मा को शांति मिले और उनके परिवार वालों को उचित मुआवजा दिया जाये।

* Not recorded.

इसके साथ-साथ शाहजहांपुर में माननीय मंत्री जी ने मेरे कहने पर रेल लाइन स्वीकृत की। मैं चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी वहां आकर उसका शिलान्यास करें। शाहजहांपुर जनपद उनकी ओर बहुत बड़ी आशा लिये हुए है।

श्रीमती जयश्रीबेन पटेल (महेसाणा): आदरणीय सभापति जी, आपने मुझे वर्ष 2011-12 के रेल बजट पर अपने विचार व्यक्त करने की अनुमति दी, उसके लिए मैं आपकी आभारी हूं। रेल मंत्री माननीय ममता जी रेल बजट की प्रस्तुति के तहत कहीं बरस गयी, तो कहीं गरज गयी। माननीय ममता जी, हर साल नये वायदे करके हम सबको और प्रजा को एक झुनझुना थमा देती थीं, लेकिन उन्होंने तीसरे रेल बजट में कुछ अच्छे प्रावधान किये हैं, जो सराहनीय भी हैं। वे महिलाओं पर मेहरबान हुई हैं और सीनियर सिटीजन्स का दायरा 60 से घटाकर 58 करने के प्रस्ताव के लिए वे धन्यवाद के पात्र हैं। उन्होंने किराये और माल भाड़े के नूर में भी कोई बढ़ोतरी नहीं की है। कवि गुरु एक्सप्रैस के प्रस्ताव का भी मैं समर्थन करती हूं, क्योंकि गुरु रविन्द्रनाथ टैगोर और गांधी जी को जोड़ने की बात अच्छी है।

सभापति महोदय, ममता जी द्वारा पेश किया गया रेल बजट स्प-ट रूप से पश्चिम बंगाल के चुनाव की एक छाया प्रतीत होती है। माननीय ममता जी कुछ-कुछ स्थानों पर बरसी हैं। वैसे तो गुजरात को 14 ट्रेनें दी गयी हैं और तीन ट्रेनों की फिक्वेंसी बढ़ायी गयी है। ज्यादातर कई सालों से केन्द्र की उपेक्षा की मार झेलता हुआ गुजरात इस रेल बजट में भी उपेक्षित रहा है। गुजरात आज विजनरी मुख्यमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में भारत देश का ग्रोथ इंजन बन चुका है। औद्योगिक बंदरगाह और दो दिन पहले हुए आर्थिक सर्वेक्षण में भी माननीय वित्त मंत्री जी ने गुजरात को प्रथम नम्बर प्रदान किया है। पश्चिम रेलवे को सबसे बड़ा राजस्व देने वाला गुजरात, जहां से पश्चिम रेलवे का चार हजार किलोमीटर परिवहन है, वहां आज तक पश्चिम रेल का मुख्यालय चर्चगेट, मुम्बई पर तैनात है। उसे अहमदाबाद लाया जाये, गुजरात की इस मांग को आज तक ठुकराया गया है।

सभापति महोदय, कालुपुर अहमदाबाद एकमात्र जंक्शन होने के कारण और अहमदाबाद मेगा सिटी होने के कारण ट्रैफिक और प्रदू-ण की समस्या बढ़ गयी है। इसके कारण हैदराबाद, दिल्ली, मुम्बई टर्मिनस पैटर्न की तरह साबरमती रेलवे स्टेशन का विकास किया जाये, जिससे यात्रियों को ज्यादा सुख-सुविधा मिल सके।

मैं माननीय ममता जी से निवेदन करना चाहती हूं कि रेल मंत्रालय की नीति राज्य की सभी राजधानियों को रेलवे नेटवर्क से जोड़ने की है। उसके तहत आज भी गुजरात की राजधानी गांधीनगर में सिर्फ दो ट्रेनें--हरिद्वार और इंदौर एक्सप्रैस है।

Comment [r70]: cd by j4

गांधी नगर में अंतरा-ट्रीय स्तर की शिक्षा संस्थाएं हैं, वहां लॉ यूनिवर्सिटी, एफएसएल यूनिवर्सिटी, दीनदयाल पेट्रोलियम यूनिवर्सिटी वहां कार्यरत हैं। दो लाख कर्मचारियों और पैसेन्जरों को यातायात के लिए 34 किलोमीटर अहमदाबाद जाना पड़ता है। रेल मंत्रालय ने उनके लिए आज तक कोई कार्रवाई नहीं की है।

माननीय ममता जी के रेल बजट में रेलों को इस प्रगतिशील रा-ट्र की धमनियों के रूप में देखती हूं। मैं केन्द्र सरकार से जानना चाहती हूं कि क्या गुजरात एक प्रगतिशील राज्य नहीं है? माननीय ममता जी ने अपने रेल बजट में कहा है कि प्रत्येक बड़े कार्य के साथ हमारा कद बढ़ता है और साथ ही हमारी सोच का दायरा भी व्यापक हो जाता है। इसके तहत पश्चिम बंगाल में तीन रेल फैक्टरियां लगाने का आपने प्रस्ताव रखा है। इस मामले में गुजरात के प्रति सकारात्मक सोच का दायरा कब बढ़ेगा? मैं मंत्री जी से विनती करना चाहती हूं कि गुजरात को यदि एक रेल फैक्टरी निर्माण परियोजना मिल जाती, तो गुजरात और रेल मंत्रालय के आर्थिक संबंध और गहरे हो जाते और गुजरात के प्रति नकारात्मक रवैये में बदलाव आ जाता, गुजरात के बेरोजगार नौजवानों को रोजगार के अवसर प्राप्त होते क्योंकि गुजरात के युवा भी भारत देश के युवा हैं। रेल की इस बिजनेस पॉलिसी के तहत गुजरात के सीमावर्ती बंदरगाहों को जोड़ने के लिए रेलवे वैगन एवं रेलवे सुविधा देनी जरूरी है। गुजरात देश में 80 प्रतिशत नमक का उत्पादन करने वाला राज्य है। उसके यातायात के लिए रैकों की और गुड्स ट्रेनों का प्रावधान अनिवार्य है क्योंकि वहां आज भी नमक खराब हो रहा है और इससे मजदूरों की बेरोजगारी बढ़ रही है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहती हूं कि केन्द्र की हर नीति में हर राज्य के समतुल्य विकास की नीति होनी चाहिए। मेरा निर्वाचन क्षेत्र मेहसाना उत्तर गुजरात का सबसे बड़ा डिस्ट्रिक्ट प्लेस है, जो दूध नगरी, औद्योगिक नगरी और तेल नगरी के नाम से जाना जाता है। एशिया में सबसे बड़ी मसाला मंडी ऊंझा है। गरीब रथ जैसी कई एक्सप्रेस ट्रेन्स वहां से होकर चलती हैं, लेकिन स्टॉपेज से वंचित है। मेरी मांग है कि वहां उन ट्रेन्स के स्टॉपेज के बारे में तुरंत निर्णय लिया जाए। मेरी मांग है कि मानव रहित रेलवे फाटकों को बंद करने के बारे में मैंने लोक सभा में एक प्रश्न उठाया था और माननीय रेल मंत्री जी के सामने लिखित रूप में यह मामला उठाया था।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Please conclude now.

श्रीमती जयश्रीबेन पटेल : मैं दो मिनट में अपनी बात समाप्त करती हूं।...(व्यवधान) इसके बारे में आश्वासन दिए गए, लेकिन अभी तक कोई परिणाम सामने नहीं आया है। उत्तरी गुजरात में रेलवे रिसर्च सेंटर बनाया जाए, मेहसाणा-तारंगा पैसेंजर ट्रेन और अहमदाबाद-पाटन मेमू, आंबलिया सं. 1 एवं विजापुर ट्रेनों में कोच बढ़ाया जाए।...(व्यवधान) मैं अपनी मांगों को आपकी अनुमति से टेबल पर रखना चाहती हूं।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : The remaining points, you can give to the Minister in writing. Please take your seat now.

SHRIMATI PRIYA DUTT (MUMBAI NORTH-CENTRAL): Mr. Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to express my thoughts on the General Discussion on the Railway Budget.

First of all, I would like to begin by thanking the hon. Minister for presenting a people friendly Budget. The highlight of the Budget is that there is no increase in the railway fares for the common man. Over all, I would like to praise the current Budget as it addresses the needs of the common man and, at the same time, focuses on the development of infrastructure which will go a long way in meeting the challenges of the Railways.

The hon. Minister has also been very sensitive to the problems of senior citizens, women, the BPL population and the disabled by providing better accessibility for physically challenged passengers, by providing for Rail Yatri Sewaks at many stations to assist senior citizens, women, children and the disabled. I thank the hon. Minister for that.

Sir, as you are aware, the Indian Railways is an organisation which touches the lives of each and every citizen of this country. As I have been elected from the city of Mumbai, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister to the problems being faced by millions of commuters of Mumbai. The Railways, as they say, is the lifeline of Mumbaikars. With the ever increasing traffic in the city, no survey has been carried out for its expansion and modernization of the sub-urban railway system in Mumbai. The result, therefore, is that even to manage entry to the train, the passengers have to experience great difficulties. I hope that the amount of Rs. 85 crore allotted for MUTP Phase-I will be utilized and the project completed in a time-bound manner. … (*Interruptions*)

The sub-urban railway system of Mumbai, in itself, is a huge enterprise. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please do not create confusion. She can give it to the Minister.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record.

(Interruptions) ...[*]

MR. CHAIRMAN: Ms. Dutt, you carry on please.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please take your seats. Let her speak.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Do not disturb. Nothing is going on record.

*(Interruptions) ...**

SHRIMATI PRIYA DUTT : The sub-urban railway system of Mumbai in itself is a huge enterprise. There are problems which are specific to the sub-urban railway of Mumbai. Therefore, I suggest that a new Mumbai sub-urban region, comprising of both Mumbai Central Division of Western Railway and Mumbai CSTM Division of the Central Railway be created for uniformity and efficiency of the working and proper and simultaneous coordination of both the Divisions. The Zonal Officer, appointed in charge, may be delegated powers so as to enable him to take urgent decisions on his own without depending on the long drawn process of seeking approvals from Headquarters or Divisional Railways.

The hon. Minister has been sensitive about the problems of the people in urban areas. She has proposed the development of the integrated sub-urban railway infrastructure under a single integrated system, which will provide faster, efficient, affordable and comfortable transportation to the citizens. I thank the hon. Minister for the consideration.

We are also thankful to the hon. Minister that she has taken up the issue of enhancing the carrying capacity of the sub-urban services in Mumbai area. About 47 new services have been introduced.

But basic amenities for commuters, especially women, are lacking. The issue of toilets may seem a small matter but it is a huge problem faced by lakhs of commuters. Recently, a PIL was filed in the High Court where the issue was toilets or lack of them on railway stations. It was seen that if there are toilets on

[*] Not recorded.

the stations, most of them are urinals for men and if there is a toilet for women, it is so filthy that it is unusable. The hon. Minister can imagine the hardship faced by pregnant women, senior citizens and disabled. Therefore, these basic amenities on every station must be made mandatory keeping in mind the needs and the rights of the commuters. I would like to draw the attention of the hon. Minister that it is the right of every passenger to have basic amenities which she has given to some *aadarsh* stations. I would like to submit that every station must be made an *aadarsh* station in India.

Last year a policy decision was taken for making some stations as ideal stations on all India bases. Only two or three stations on Mumbai sub-urban section were planned for ideal stations, but there has been no headway since.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Have you given it to the Railway Board?

SHRIMATI PRIYA DUTT: Yes, I have given, Madam.

KUMARI MAMATA BANERJEE: You give it to me, I will look into it.

SHRIMATI PRIYA DUTT : All right, thank you, Sir.

Sir, but I also want to bring to your notice a few more facts. I know I am asking for too much but you may agree with me that all stations on Mumbai sub-urban section deserve to be declared as ideal stations, looking at the magnitude of commuter traffic, number of trains running on sub-urban sections, over-crowding of all the trains resulting in fatal accidents, which go up to 4,000 or 5,000 every year. I would like to suggest that a PPP route should be taken to modernize the stations in Mumbai. There is a huge potential for development of stations through PPP route as there is a huge scope of revenue generation too.

Although, the hon. Minister has mentioned the issue in her Speech, there is no specific proposal in this regard. I would like to suggest that each station should be taken as a 'Single Business Unit' for development through PPP route.

I understand that the proposal to increase the coaches from nine to 12 is under consideration, which I feel would be inadequate immediately after commissioning. Therefore, I would request that nine coaches may be converted to

15 coaches for a long term solution. Many of the platforms in these sections are not adequate to handle 12 car EMUs. Feasibility survey of opening a third corridor in between Central and Western Railway and linking all the corridors at the Northern ends with each other should be carried out on a priority basis to reduce the unidirectional over-crowding and reducing congestion to certain extent on the present system.

Comment [RS71]: Ctd by l4

Sir, there has been a constant demand to increase the frequency of trains in the suburban locals especially during peak hours. There were suggestions made to the Ministry to introduce the cyclic time table as was used earlier, but this suggestion was rejected. I would request you to relook at this possibility.

Senior citizens comprise of approximately 9 per cent of the Indian population. They face huge problems when they travel by railways. I would like to suggest the following measures for their betterment. Firstly, all senior citizens both male and female should be uniformly given 50 per cent concession on railway tickets on locals as well. One free attendant should be permitted along with older senior citizens who are above 85 years and along with severely disabled persons. Provisions for escalators and ramps are also very important in all the stations.

Women passengers, I am happy to say, have increased substantially over the years, but we have not been able to keep up to that growth. So, increase in the number of reserved compartments for women in all classes is a must. I request that additional coaches in both first as well as ordinary classes be provided. Western Railway has started 15 coach-train on Dadar-Virar section. In that rake, 4 EM Units are provided. There is overcrowding in the first class ladies coaches. There is need for providing one bigger, first class in one of the 4 units to ease out the overcrowding in first class ladies coaches.

Sir, there are a few more genuine and important points which I would like to suggest, for which I have written a letter to the Minister of Railways. I would request for introduction of trains from Mumbai to Velankanni for convenience of

pilgrims for which only 12-kilometre stretch is left to be completed and there has been a constant demand for this. I also request for introduction of another train from Mumbai to Dehradun as the existing train takes about 84 hours resulting in great difficulty for pilgrims to Haridwar, Badrinath and Kedarnath.

I would like to thank the hon. Railway Minister for including the Kurla station as one of the ideal stations for development in the area. Kurla is now the centre of Mumbai and the Kurla station records the highest number of footfalls everyday.

Sir, one last issue which is an important issue is the issue of encroachments. I would like to congratulate the hon. Railway Minister about her policy about rehabilitation of encroachers near the railway lines but I would also like to say that there are large encroachments on the railway lands in Mumbai. I would suggest that the policy which is applied for rehabilitation of the encroachers near the railway lines, the same policy should be applied in the case of encroachers in the railway land as well who have been living there for more than 60 to 70 years. This will free up a lot of the railway land which can be used for housing, and for other means of development. So I would request you that the same policy, if applied to the encroachers on the railway land will help many poor people to lead better lives and they will be rehabilitated.

Sir, thank you very much for giving me this opportunity.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS, MINISTER OF SCIENCE AND TECHNOLOGY AND MINISTER OF EARTH SCIENCES (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Mr. Chairman, Sir, because of the constraint of time, please revise the system of laying the speeches also on the Table which you are very kindly permitting the Members. But in some cases it so happens that when the Members are making out their points, because of time constraint, they are asked to stop. If in those cases also, you may please permit them to lay the rest of their speech on the Table, and it would not be a bad idea.

MR. CHAIRMAN : It is not possible; otherwise a problem will come because if the Members are allowed, they have to speak very briefly. Then, in the Rules also we have to change this.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: Sir, there are no rules for laying the speeches.

MR. CHAIRMAN: Anyhow, we will discuss it and in future we will see that. Now, this is the custom. We will see how it can be rectified.

Dr. Raghuvansh Prasad Singh.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: That can be discussed afterwards, not now. In the Business Advisory Committee, we can discuss it, please.

Comment [R72]: Fd. by m4

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): सभापति महोदय, हाजीपुर, वैशाली, सुगौली, मुजफ्फरपुर, छपरा, मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी, ये रेल लाइनें व-र्षों से बन रही हैं। एक लाइन 10 साल से, एक आठ साल से और एक लाइन को पांच साल बनते हुए हो गए हैं। ये बहुत धीमी गति से बन रही हैं। आबंटन बहुत कम हो रहा है, जिसके कारण वहां के लोगों में बहुत आक्रोश है। लोग उत्सुक हैं कि जल्दी से ये तीनों लाइनें बन जाएं और लोगों को फायदा मिल सके। रेल मंत्रालय ने नेशनल रिहेबलीटेशन रिसेटलमेंट पालिसी 2007 को स्वीकार किया। रेल मंत्री जी ने ऐलान किया है और हमने अखबारों में पढ़ा है कि उस पालिसी के अधीन जहां कहीं भी जमीन अधिग्रहण की जाएगी, उन्हें मुआवजे के अतिरिक्त नौकरी भी मिलेगी। मैं मांग करता हूं कि रेल विभाग नेशनल रिहेबलीटेशन रिसेटलमेंट पालिसी 2007 को स्वीकार किया है और उसमें प्रावधान है कि जिनकी जमीन ली जाएगी, प्रत्येक परिवार में से एक योग्य आदमी को नौकरी मिलनी चाहिए। जब यह घो-णा है और पालिसी है, तो इसका कार्यान्वयन क्यों नहीं किया जा रहा है। वहां के लोग आंदोलन कर रहे हैं।

कुमारी ममता बनर्जी: लालू जी ने व-र्ष 2008 की जो लैंड एक्वीजिशन पालिसी की थी, इस बार की पालिसी तो सरकार अभी करने जा रही है। लालू जी ने रेल की पालिसी बनाई थी और उसके तहत ऐसा हुआ था। मैंने अभी तक पालिसी नहीं बनाई थी। मैंने यह जरूर कहा है कि मुझे इस पालिसी को नया बनाना है। जब तक सरकार की लैंड एक्वीजिशन पालिसी नहीं बनती है, तब तक हम कैसे कर सकते हैं? हम जो नया विशे-ा प्रोजेक्ट बना कर करते हैं, उसके तहत हम एक नौकरी देंगे और जबरदस्ती लैंड नहीं लेंगे, हमने ऐसा किया है।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : नेशनल रिहेबलीटेशन रिसेटलमेंट पालिसी 2007 को भारत सरकार ने मंजूर किया है। भारत के संविधान की अनुच्छेद 73 के मुताबिक जब तक उसका इनेक्टमेंट नहीं होता है, तब तक उसका स्टेट्यूटरी दर्जा प्राप्त है। जब हमने सवाल किया तब रेल मंत्री जी का उत्तर हमें प्राप्त हुआ कि रेल मंत्रालय उस पालिसी को स्वीकार करता है। उस पालिसी में स्प-ट है कि जिनकी जमीन जाएगी, अगर नौकरी उपलब्ध है, तो उन्हें नौकरी दी जाएगी। उसकी अनुच्छेद 73 में स्प-ट है कि जिनकी जमीन ली जाएगी और स्टेट्यूटरी दर्जा प्राप्त है और भारत के संविधान की अनुच्छेद 73 में जो संसद से इनेक्टमेंट होना है, उसके तहत उस पालिसी को स्टेट्यूटरी दर्जा प्राप्त है। हालांकि लोकसभा ने उसे पारित किया है और राज्यसभा में अटक गया है। जब तक वह संसद से पास नहीं होगा, इनेक्टमेंट नहीं होता, तब तक उसे भारत के संविधान की अनुच्छेद 73 के अधीन वह लागू है। मैंने सवाल किया और आपने उत्तर दिया कि हाँ उस पालिसी को हम स्वीकार करते हैं। जब उस पालिसी को स्वीकार करते हैं, तो मेरा सवाल है कि उस

कार्यान्वयन भी होना चाहिए और ठोस रूप से जिनकी जमीन ली जा रही है, उन्हें नौकरी मिलनी चाहिए। इंडियन एक्सप्रैस में मैंने आपका बयान पढ़ा है कि हम उस पालिसी को लागू कर रहे हैं कि जिनकी जमीन जाएगी, उन्हें नौकरी भी मिलेगी। लैंड एक्वीजिशन विभाग कह रहा है कि अगर कानून हो जाए, तो एक्वायर करने में जो विवाद है, वह समाप्त हो जाएगा। हाजीपुर सुगौली रेल लाइन बन रही है। उसमें बिना मुआवजा दिए ठेकेदार काम करने के लिए चला गया। गांव के लोगों ने उसे रोका। तब ठेकेदार के लोगों ने वहां के एक व्यक्ति श्री शीश राय, जो भुढानपुर के हैं, उनकी हत्या कर दी। ट्रेक्टर चला दिया और वे नीचे आ कर मर गए। जिला प्रशासन ने जांच की और रेल ठेकेदार को कसूरवार पाया। मैंने आपको लिखा है और मांग करता हूं कि चूंकि रेल के ठेकेदार की गलती और जुल्म से बिना मुआवजा दिए किसान की जमीन पर रेल लाइन बनाने के लिए चला गया, किसान ने रोका और उसकी हत्या हो गई, इसलिए मुआवजा और उसके आश्रित को नौकरी मिलनी चाहिए।

Comment [I73]: cd.

महोदय, जो हाजीपुर सुगौली रेललाइन बन रही है, वह तिरथनकर महावीर की जन्मभूमि वासुकुंड से होकर गुजर रही है। मैं मांग करता हूं कि वहां उस स्टेशन का नाम तिरथनकर महावीर जन्मभूमि नगर रखा जाए और वहां पर एक स्टेशन का प्रावधान किया जाए। मुजफ्फरपुर से एक रेलगाड़ी चलती है। हाजीपुर से कलकत्ता-चेन्नई होकर बंगलौर के लिए चलती है और सप्ताह में वह ट्रेन एक दिन चलती है। उसमें बहुत भारी भीड़ रहती है। पढ़ने-लिखने के लिए उनके गार्जियन्स जाते हैं और वहां के लोगों ने लिखित में मांग की है। हमने माननीय रेल मंत्री जी को लिखा भी है कि उसे सप्ताह में कम से कम तीन दिन किया जाए। मैं नहीं जानता हूं कि ट्रेन चलाने में कोई मोनीटरिंग होती है या नहीं होती है। उस ट्रेन की कितनी उपयोगिता है लेकिन अगर सप्ताह में एक दिन चलती है तो कम से कम तीन दिन हो जाना चाहिए नहीं तो कम से कम दो दिन हो जाना चाहिए। इसी तरह से मुजफ्फरपुर से दिल्ली के लिए एक ट्रेन सप्तक्रांति चलती है।

18.46 hrs.

(Shri Inder Singh Namdhari *in the Chair*)

बहुत बढ़िया ट्रेन है लेकिन लोगों ने इतना आग्रह किया कि यहां ठहराव होना चाहिए, वहां ठहराव होना चाहिए जिसके कारण वह फास्ट ट्रेन पैसेंजर जैसी हो गई है। सप्तक्रांति नई दिल्ली आती थी। अब उसे आनन्द विहार ले जाया जा रहा है। जितने गरीब आदमी वहां आ रहे हैं, सब आनन्द विहार जाते हैं और वहां से इस इलाके में आने के लिए 300-400 रुपया उनका अपने आवास तक आने के लिए लग जाता है और वह भी भोर हो जाती है। मैं मांग करता हूं कि सप्तक्रांति चूंकि पैसेंजर जैसी हो गई है और दुरंतो ट्रेन का

बड़ा नाम सुनते हैं। इसलिए मुजफ्फरपुर के लोगों ने और तिरहुत कमिश्नरी के लोगों ने कहा कि दुरंतो गाड़ी सुनते हैं, क्या उसका प्रावधान नहीं हो सकता? मैं माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि मुजफ्फरपुर में यह जांच लिया जाए कि क्या वहां पर हो सकता है और लोगों का हित कितना हो सकता है? अगर मुजफ्फरपुर से नई दिल्ली एक दुरंतो ट्रेन का प्रावधान किया जाए और सप्तक्रांति जो आनन्द विहार जा रही है, पहले की तरह नई दिल्ली में ही जो भी सुविधाएं आम आदमी के लिए हैं, जो पैसेंजर आते हैं, आनन्द विहार भोर में जाते हैं और 400 रुपया उनका खर्चा लगता है, इसलिए उस तरह के यात्रियों की सुविधा का ख्याल करना चाहिए।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया आप अपनी बात समाप्त करिए।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह: मुजफ्फरपुर मोतिहारी रेल लाइन में कांटी और नरिहार के बीच बहुत मांग है। इधर सायन है और उधर पानापुर है और सड़क आरपार है लेकिन वहां तक जाने के लिए इजाजत नहीं है। इसलिए वहां एक समपार की भारी मांग है। हाजीपुर से बचबाड़ा के बीच जो सहदेई स्टेशन है, उसके पूर्वी इलाके में एक बहुत मशहूर सड़क गुजरती है लेकिन वहां समपार नहीं है। इससे कितना खतरा हो सकता है। इसलिए वहां एक समपार की मांग है। आप जानते हैं कि वहां जो मोकामा पुल है, वह काफी पुराना हो गया है।

Comment [a74]: Ctd by o4

महात्मा गांधी सेतू लड़खड़ा रहा है, मोकामा पुल की मरम्मत नहीं हो रही है, जाम हो रहा है। हाजीपुर, मुजफ्फरपुर, मुजफ्फरपुर कांटी के बीच रिद्धि कुंटी और एकारा कुंड में बहुत जाम हो जाता है। हाईवे बन रहा है, रेलवे ने हाईवे को दे दिया। अब हाईवे बन नहीं रहा है और रेलवे के कारण लोगों को आने जाने में परेशानी हो रही है। मोतीपुर स्टेशन पर विभिन्न ट्रेनें जाती हैं, ठहराव नहीं होता है, वहां सेल सबसे अधिक है। वहां के लोगों ने मांग की है कि इसे किया जाए। सोनपुर रेलवे महाविद्यालय की सारी औपचारिकताएं पूरी हो गई हैं लेकिन टेकओवर की अधिसूचना जारी नहीं हो रही है। प्रोफेसर्स त्राही-त्राही कर रहे हैं। सीएजी ने नो ओब्जेक्शन दे दिया, राज्य सरकार ने नो ओब्जेक्शन दे दिया, सारी औपचारिकताएं पूरी हो गई हैं।

सभापति महोदय : आप कन्कलूड करें अभी बहुत वक्ता हैं।

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : हम एक मिनट से ज्यादा वक्त नहीं लेने वाले हैं। हाजीपुर, मुजफ्फरपुर, हाजीपुर बछुआरा के बीच बिठौली हाल्ट है, महनार रोड स्टेशन है, दीप नारायण सिंह मशहूर स्वतंत्रता सेनानी थे, इसे उनके नाम पर करने के लिए और महनार रोड का नाम जगदीश नगर करने के लिए राज्य सरकार से अनुशंसा आ गई है अतः इसे करना चाहिए। भारत वैगन फैक्ट्री की दुर्दशा है, रेलवे ने टेकओवर कर लिया

लेकिन वैगन बनाने के लिए हुक्म नहीं मिल रहा है। रेलवे में वैगनों की कमी है और कारखाना बैठ रहा है क्योंकि अधिकारी भी नियुक्त नहीं किए गए हैं। मेरी मांग है कि अधिकारी नियुक्त किए जाएं और पर्याप्त हुक्म और संसाधन दिए जाएं। इसका कलकत्ता फैक्ट्री की तरह निरीक्षण किया जाए।

सभापति महोदय : पाण्डे जी का भा-ण रिकॉर्ड में जाएगा।

...(व्यवधान)*

* Not recorded.

*** श्री बद्रीराम जाखड़ (पाली) :**

मैं आपका व्यक्तिगत ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र के मुख्यालय पर स्थित पाली-मारवाड़ की ओर आकर्नित कर अवगत कराना चाहूंगा कि बर से सिरोही तक पाली संसदीय क्षेत्र का हिस्सा आता है। जिसमें पूरे मारवाड़ की जनता दक्षिण भारत में राज हजारों यात्रियों का आवागमन होता है । कृपया निम्न गाड़ियों का ठहराव दिया जाए ।

1. सूर्यनगरी एक्सप्रेस जोधपुर से जाते समय इसका ठहराव रानी स्टेशन पर होता है और आते समय इसका ठहराव रानी स्टेशन पर नहीं किया जाता है । आते समय रानी स्टेशन पर रोका जाए ।
2. आश्रम एक्सप्रेस बर से सिरोही तक पाली संसदीय क्षेत्र में कहीं भी नहीं रूकती है । इसका ठहराव विभाग की वाणिज्यिक यातायात की सुविधानुसार मारवाड़ जंक्शन पर किया जाए ।
3. संसदीय क्षेत्र के हिस्से में मण्डोर एक्सप्रेस या संपर्क क्रांति जोकि खरीया या पीपाड़ रोड़ में ठहराव किया जाए जिससे क्षेत्र की जनता को फायदा होगा । साथ ही साथ रेलवे का रेवेन्यू भी बढ़ेगा ।
4. शताब्दी एक्सप्रेस को मारवाड़ जंक्शन पर रोकने हेतु आदेश दें ।

विस्तार :

आपका व्यक्तिगत ध्यान दिलाना चाहूंगा कि बजट 2011-12 में घो-णानुसार जोधपुर-दिल्ली एक्सप्रेस सप्ताह में दो दिन डेगाना-रतनगढ़ रास्ते शुरू की गई है । तथा दूसरी ओर जोधपुर-दिल्ली संपर्क क्रांति जो कि पहले से चल रही है । पाली मुख्यालय जो कि जोधपुर से मात्र 70 कि.मी. दूरी पर स्थित है तथा वहीं पर नई लाइन बिछाने की जरूरत भी नहीं है । अतः वाणिज्यिक दृ-टि से अतिरिक्त भार भी नहीं आएगा और आजादी से लेकर आज तक की जा रही जनता की मांग भी पूरी हो जाएगी । पाला जिला मुख्यालय होने के साथ-साथ राजस्थान राज्य के महत्वपूर्ण औद्योगिक शहरों में से एक है तथा यहां का कपड़ा उद्योग का व्यवसाय देश के विभिन्न क्षेत्रों में प्रति-ठा के साथ फैला हुआ है ।

---

* Speech was laid on the Table

अतः आपसे अनुरोध है कि कृपया संसदीय क्षेत्र में इन दोनों रेलों में से एक रेल पाली मुख्यालय से जोड़ने का क-ट करें तथा उक्त विस्तार हेतु महत्वपूर्ण बिन्दुओं पर व्यक्तिगत गौर फरमाने का क-ट करें ।

* **SHRI PABAN SINGH GHATOWAR (DIBRUGARH) :** I support the Railway Budget presented by Hon'ble Railway Minister. Hon. Minister has rightly claimed this Budget as inclusive Budget. It is one step forward towards inclusive development of our country, as promised by UPA Chairperson, Smt. Sonia Gandhi and Hon. Prime Minister, Dr. Manmohan Singh.

I thank the Hon. Railway Minister for her concern and priority for passenger amenities, cleanliness, improvement of catering services, safety, security and puncutalilty. If these programmes are implemented properly, this will brighten/enhance the image of Indian Railways and will benefit million of passengers, who travel by train.

I want to thank the Hon'ble Minister for sanctioning the following projects in my constituency in Upper Assam.

1.	Track Renewal of Dibrugarh-Ledo		
	Project Cost	-	Rs.2.7 Crore
	Budget Outlay	-	Rs.84 lakh
2.	Track Renewal of Dibrugarh-Makum		
	Project Cost	-	Rs.14 Crore
	Budget Outlay	-	Rs.4 Crore
3.	Track Renewal of Makum-Ledo		
	Project Cost	-	Rs.22 Crore
	Budget Outlay	-	Rs.1 Crore
4.	Automatic Painting Shop at Dibrugarh Workshop		
	Project Cost	-	Rs.4.5 Crore
	Budget Outlay	-	Rs.63 lakh
5.	DMU Depot in Tinsukia		
	Project Cost	-	Rs.8 Crore
	Budget Outlay	-	Rs.3 Crore

* Speech was laid on the Table.

Hon'ble Railway Minister has announced the following projects but the Budget Outlay is insignificant that with such outlay, it is difficult even to start the work.

1. Upgradation of Dibrugarh Railway Hospital
   - Sanctioned Amount - Rs.6.45 crore
   - Budget Outlay - Rs. 1 lakh
2. Loco Shed in Moriani
   - Sanctioned Amount - Rs.30 crore
   - Budget Outlay - Rs.3 lakh
3. Dibrugarh-Tinsukia Separator
   - Sanctioned Amount - Rs.11.5 crore
   - Budget Outlay - Rs. 2 lakh

Therefore, I will request the Hon'ble Railway Minister to provide substantial fund for the following projects so that the work can be started in speedy manner. I thank the Hon'ble Railway Minister for proposing a Rail Industrial Park at new Bongaigaon and also for creating a Non-Lapsable Fund for Railway Projects in the N.E. Region, which will greatly help timely progress of all the projects of the region.

I am very happy that the Hon'ble Railway Minister has announced that the survey on the following lines has been completed or will be completed by the end of this financial year and these lines will be taken up in the Twelfth Plan.

Chaparmukh – Dibrugarh

Lekhapani – Kharsang

Rupai-Parshuramkund Via Mahdupur, Namsai, Chowkham

Guwahati-Lumding-Tinsukia- Dibrugarh-Doubling

I would also like to thank the Hon. Railway Minister for increasing the frequency of New Delhi – Dibrugarh Rajdhani Express from six days to Daily and also for proposing to introduce one Vivek Express to mark the 150th Birth

Anniversary of Swami Vivekananda from Dibrugarh-Thiruvananthapuram-Kanya Kumari Express (Weekly).

I am glad that the hon. Railway Minister has proposed to take upthe following surveys in 2011-12.

Dibrugarh-Dangri Via New Tinsukia Town Tirap-Lekhapani.

I request the Hon. Railway Minister that after survey this project should be taken up in the next Budget as it is very important.

I would like to draw the kind attention of the Railway Minister to the following suggestions for her kind consideration.

1. A substantial outlay may be provided for electrification of Katihar-Guwahati line.
2. The passenger services between Dibrugarh-Ledo
   Dibrugarh via Makum-Dangri

should be converted to DEMU services to reduce the commuting time for daily commuters.

3. One Rajdhani Train should be provided to the route :-
   Dibrugarh-Moran-Sibsagar-Simalguri in place of one day to three-day to reduce the commuting time and distance.
4. Old moran railway station which is in a vary bad condition, should be upgraded to cater need to new B.G. line.
5. The progress of Bogibal bridge project is very slow and unsatisfactory. It is needless to mention that rapid work progress and timely completion of the bridge is vital for improvement of the transport facilities of this otherwise flood-prone backward district of Upper Assam and Arunachal Pradesh. Railway is requested to outline the facts and figures of the ongoing project and the time by which the Bridge will be completed. The hon. Minister has provided a Budget

Outlay of Rs.195 crore against the requirement of Rs.766 crore. Therefore, it is requested that substantial money should be granted so that the project can be completed on time.

6. Arrangement to be made upgrade Old Tinsukia Station as Model Station which was announced long ago by the Railway Authority. At least two Express Trains, i.e., Brahmaputra Mall and Kamrup Express may originate from this old Tinsukia Station for the convenience of the passengers.

7. N.F. Railway is the only Zonal Railway having only single Line Track Routes. This had led to obvious saturation of the line in capacity. Conversion from Guwahati to Ledo Via Double B.G. Track facilities touching all the major Towns of Assam should be commissioned at the earliest possible convenience.

8. Lot of complaints are coming from travelling passengers regarding catering service and the bed rolls, etc. are not satisfactory and clean.

9. It is general feeling that overall standard and condition of coaches and facilities of the Rajdhani Express plying to and from N.E. Region are not at par with the Rajdhani Express Trains plying between Mumbai-New Delhi or even Kolkata-New Delhi. The Railway Authority are requested to look into the aspect of improvement of coaches and amenities provided in the train. Special attention may be given for replacement of old ranshackled coaches by new ALCTOMLHB High Speed Rajdhani Rake of German technology make.

10. Consider the extension of the following Trains up to Tinsukia/Dibrugarh.
    a. 2501-2502 Guwahati-New Delhi Purbottar Sampark Kranti Express.
    b. 5640-5641 Guwahati-Puri Express
    c. 5636-5637 Guwahati-Okha Dwarka Express
    d. 2505-2506 New Delhi-N.E. Express via Moran
    e. 5612-5613 Guwahati-Mumbai Karmabhoomi Express
    f. 2345-2346 Saraighat Express
    g. 2518-2519 Guwahati-Kolkata Garibrath Express
    h. 5631-5632 Guwahati-Bikanir Express upto Tinsukia
    i. 5620-5621 Kamakhya –Gaya Express

11. Increase the frequency :-
    a. Chennai Egmore DBRT Express – 3 days a week
    b. Dibrugarh-Amritsar Express– 3 days a week
    c. Dibrugarh-Chandigarh Express– 3 days a week
    d. Dibrugarh-Yashvantpur Express– 3 days a week

12. A large number of passengers of Buddhist Community from Arunachal Pradesh and Tinsukia District have to travel frequently for Buddha Gaya-the Holy Place of the Buddhist Community. Some times they have to travel at very short notice to attend Buddha Gaya. Most of these communities are not eligible to go to the Guwahati to catch train at Kamakhya. Hence, it is requested to consider for extension of Kamakhya-Gaya Express Train upto Tinsukia.

13. The circulating area of the Tinsukia Goods is in worst condition as well as the Road surface of Tinsukia Goods has been totally broken, uneven and damaged. For want of proper drainage system in Tinsukia goods inside the Gate Slush/shift are deposited with stagnant water causing further damage to Road and obstruct movement of trucks within

placement area. Besides placement of two racks at a time parallely between Line No. 10 and 11 there remains no place for movement of loaded and unloaded trucks. This creates a long line of trucks making congestion and jam which made the whole situation stopped for unloading and takes 3 to 4 hours due to obstruction. Complaint has already been forwarded to Tinsukia goods staff but the situation remains rigid for long. For this delay, traders have to pay unnecessary demurrage charges. It is requested to refrain placing two racks simultaneously on Line No.10 and 11 so that undue congestion inside the yard to avoided and enable traders to unload wagons smoothly within the stipulated time. Please look into the matter seriously.

The gauge conversion between Lumding and Silchar should be completed at a faster pace.

The gauge conversion work between Rangia and Morkanselong is also not progressing at the desired level. So, I request the hon. Minister to look into the matter personally and take adequate steps so that these projects are completed in time.

In the past there was lot of trouble in the time of Railways recruitment in the North Eastern region. So, I would request the hon. Minister to take all necessary steps to ensure 100% recruitment of Grade III and IV employees from among the local candidates of the region, as the educated unemployment problem in the North-Eastern Region is very high with little employment opportunities.

I hope, considering the connectivity problems in the most backward and remote North Eastern Region, Hon. Minister will give necessary importance to the projects of the Region.

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह): महोदय, आज मैं रेल बजट वर्ष 2011-2012 की चर्चा में भाग लेने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं माननीय मंत्री महोदया को धन्यवाद देना चाहता हूं कि इनके द्वारा पेश किए गए बजट में कई नई स्कीमों की घोषणा की है। झारखंड सहित रेल मंत्रालय भारत की जीवन रेखा है। इसमें यात्री किराए और माल भाड़े में बढ़ोत्तरी नहीं की है, इसके लिए हम बधाई देते हैं। इज्जत स्कीम, सुखी गृह योजना का प्रस्ताव किया गया है।

सभापति महोदय : मैं आपको सुझाव देना चाहता हूं कि समय की कमी है अगर आप माननीय मंत्री जी के संज्ञान में अपने क्षेत्र की समस्याओं को लाना चाहते हैं, उसी के बारे में बोलें, ज्यादा लंबी चौड़ी भूमिका मत बांधे।

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : मैं झारखंड राज्य से आता हूं यहां 3 करोड़ की आबादी है। मंत्री महोदय से मेरा कहना है कि इस बार झारखंड राज्य को काफी इग्नोर किया गया है। पुरानी योजनाएं जैसे गिरीडीह कोडरमा रेल लाइन और जैनियों का सबसे बड़ा तीर्थस्थल पारसनाथ है, यहां पूर्व में सर्वे किया गया था ताकि रेल लाइन बिछाने का काम करेंगे। लेकिन अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है। सामान्यतः देश में 10 से 12 घंटे ट्रेन लेट चलती है लेकिन अगर एक ट्रेन के ठहराव के लिए सांसद महोदय द्वारा मांग की जाती है तो सीधा नकारात्मक उत्तर आता है। मेरा मंत्री महोदया से आग्रह है कि कलकत्ता अजमेर एक्सप्रेस अजमेर जाती है, हमारे क्षेत्र से काफी माइनोरिटी भाई और हिंदू भाई वहां चादर चढ़ाने जाते हैं, इसका ठहराव फुसरो (Phzesro) स्टेशन पर किया जाए ताकि अक्लियत के भाइयों को इसका लाभ मिले। अमृतसर जलियांवाला बाग एक्सप्रेस का ठहराव चंद्रपुरा जंक्शन, जो कोयलांचल का सबसे बड़ा जंक्शन है, कई PSUs का कार्यालय है । वहां लाखों लोगों का आवागमन होता है

Comment [r75]: Cd by p4

लेकिन दुर्भाग्य यह है कि वहां उसका ठहराव नहीं है। इसके साथ-साथ न्यू अलीपुरद्वार ट्रेन का ठहराव और हटिया लोकमान्य तिलक टर्मिनल का ठहराव चंद्रपुरा जंक्शन में हो।

मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि पटना-रांची जन शताब्दी एक्सप्रैस, मैं चंद्रपुरा का नाम इसलिए ले रहा हूं कि वहां कोयलांचल का सबसे बड़ा पावर प्लान्ट है, वहां बाहर के मजदूर और कर्मचारी काम करते हैं। इसलिए वहां उसके ठहराव की बहुत आवश्यकता है। हमारा आग्रह है कि हटिया-पटना-सहरसा एक्सप्रैस एवं हटिया-पटना-राजेन्द्र नगर एक्सप्रैस का ठहराव गोमो-बड़काकाना रेलखंड के टेलो (Telo) स्टेशन पर हो। इसके साथ ही पटना-रांची जन शताब्दी एक्सप्रैस का ठहराव धनबाद रेलखंड पर पारसनाथ, जैनियों का सबसे बड़ा तीर्थस्थल है, वहां इसका ठहराव हो। अभी वहां जो ईएमयू गाड़ी चल रही है, उसका नम्बर 8627/8628 है, इस ट्रेन का ठहराव चंद्रपुरा जंक्शन पर किया जाए। बड़काकाना-आसनसोल के बीच

आजादी के बाद से एक भी नई ट्रेन नहीं चली है, इसलिए वहां ईएमयू ट्रेन का परिचालन शुरू किया जाए। वर्द्धमान-गोमो पैसेंजर का विस्तार जैनियों के तीर्थस्थल स्टेशन पारसनाथ तक किया जाए।

सभापति महोदय, हमारा आपके माध्यम से मंत्री जी से आग्रह है कि नई दिल्ली-रांची गरीब रथ. जब पूर्व मंत्री गोमो से गुजर रहे थे तो उन्होंने घो-णा की थी कि यह गाड़ी बोकारो होकर दो दिन चलेगी। लेकिन आज तक वह गाड़ी उस रूट से नहीं चली। यह गाड़ी सीधे पलामू होकर निकलती है। इसलिए मेरा आग्रह है कि इस गाड़ी को गोमो होकर चलवाया जाए।

सभापति महोदय : जो आप बोकारो होकर चलाने के लिए कह रहे हैं, इसमें जो बड़काकाना होकर जाती है, उसी के लिए कह रहे हैं या उसके अतिरिक्त कह रहे हैं।

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : उसी गाड़ी को यदि एक दिन इधर से भी चलाया जाए तो ठीक रहेगा।

सभापति महोदय : फिर आप यह मत मांगिये, जो उधर चलता है, उसके अलावा इधर अलग से चलवाइये।

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : इधर अलग से चलवाया जाए, यही मेरा आग्रह है। इसके अलावा गोमो-बड़काकाना रेलखंड पर काफी आंदोलन भी हुआ। इसलिए गोमिया स्टेशन के बीच में स्वांग हाल्ट का निर्माण हो। साथ-साथ धनबाद रेल खंड पर गोमो एवं मतारी स्टेशन के बीच रामाकुंडा हाल्ट का निर्माण किया जाए। वहां लगभग पांच साल से आंदोलन चल रहा है, वहां की ग्रामीण जनता रेल लाइन को जाम करती है। कभी-कभी हम लोग भी उस जाम में शामिल हुए हैं। इसके बारे में भी मेरा आग्रह है।

धनबाद डिवीजन के अंतर्गत फ्लाई ओवर ब्रिज का निर्माण कराया गया है। लेकिन दुर्भाग्य यह है कि वह निर्माण फोर लेन पर हुआ है। अभी पारसनाथ और निमियाघाट के बीच 14 नम्बर गेट है, जिसे बंद करने की बात हो रही है। जबकि वह गेट इसरी बाजार में जाता है, उससे फ्लाई ओवर का कोई मतलब नहीं है। इसलिए मेरा आग्रह है कि उस गेट को बंद न किया जाए और साथ-साथ जो हमारा गृह क्षेत्र है, एनडीए सरकार के समय में वहां भी एक फ्लाई ओवर का निर्माण हुआ और वह अभी पूर्ण हुआ है और उसमें उस समपार को बंद कर दिया गया है। जबकि फ्लाई ओवर पीडब्ल्यूडी रोड पर बना है और जो रेलवे क्रांसिग है, वह वर्तमान में कोल ट्रैंक रोड पर है, उससे उसका कोई मतलब नहीं है। इसलिए हमारा आग्रह है कि उस गेट को फिर से चालू किया जाए।

मेरा मंत्री महोदय से आग्रह है कि अब आप मुख्य मंत्री बनने जा रही हैं, इसलिए जाते समय आप हम लोगों के लिए कुछ ऐसा लाभ देकर जाइये कि आम जनता को लगे कि आपके द्वारा उनके लिए कुछ किया गया है।

*SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA (KARIMGANJ): I congratulate Hon'ble Railway Minister for the Railway Budget 2011-12 which she has presented very competently. The Railway Minister has targeted towards the economic growth as well as the social development through her humanitarian approach towards those who depends on railways directly or indirectly. Passengers fares have not been hiked whereas reservation charges in certain classes have been reduced, amenities are attempted to be increased. The better welfare of railway staff have been attempted by providing better education for the children, skill development, promotion of sports, etc.

Another section of people who dangerously live by the side of railway tracks - she proposed to arrange for their housing under the title **"Sukhi Griha Scheme".** Hon'ble Railway Minister has realized that transportation is vitally interlinked with internal development of the country - in other words one can say ***road brings development'.** And that is why she proposes a number of new railway links.

Railway is the single industry that employs largest number of people and its network generate and facilitate income for common people - **so expansion of railway network** will surely **facilitate development of the interior** areas so far not linked with cities.

She has introduced a number of new Duronto Train and a number of express trains.

To commemorate and honour great Indians - Swami Vivekananda and Kaviguru Rabindra Nath on their 150th Birth Anniversaries, she has introduced Vivek Express and Kaviguru Express. This is a budget for the development of railway system and welfare of the people of the country.

I am expressing my views about my state Asssam as well as NER North East Region.

---

* Speech was laid on the Table

Hon'ble Minister has proposed to create a **non-lapsable Fund for railway projects** which is welcome. This is actually the need of the hour as most of the projects in North East Region **are never completed within the set time frame** - thus it is lingered and then the process of getting fund further delays the implementation of the projects year after year.

As for example two years back we were very happy when the Hon'ble Minister announced for us **2 medical colleges, elevating Badarpur and Silchar stations** as Adarsh Stations and Guwahati Stations as World Class Station and **setting up of a wagon factory.** Unfortunately no tangible action is noticed. There is also no indication as to when these projects would be taken up.

This is definitely for want of fund. **If there was a non-lapsable fund,** I think this would not happen.

Our main owe is non-completion of BG line from Lumding to Badarpur and Silchar to Agartala. This area is under-developed primarily due to lack of rail connectivity. Before partition this area was well connected with Calcutta by rail - and that is why this area was more developed than the rest of Assam.

But after the partition the development of this area is hindered due to lack of connectivity. Can you imagine our people have to travel 190 km in 12 hours now – whereas one can reach Delhi from Kolkata within 14 hours – whereas our people need 12 hours to cover only 190 KM hours and 20 hours to reach Gauahati – sometime still longer due to waiting and transshipment.

During the last 15 years the completion of BG conversation was changed from 2006 to 2009 to 2012 and a few days back I have received a letter from your Ministry informing us that the project will be completed in 2013.

Nobody can say if the date will not be changed again. Setting up of Central Organisation for Project Implementation (COPI) is a well thought project. This Committee will monitor the implementation of these projects.

In 2005 I found, that is the Railway answered my question stating that within this 190 KM stretch of rail line, there were frequent landslides and in one year 102 days the train service was suspended, clearance of debris cost Rs.9 crores. People are compelled to travel by bus which took long hours and was painful and hazardous.

One pillar of Badarpur Railway bridge collapsed with two persons. But no action was taken by the Railway or the Contractor.

After 12 years of starring this project, we have come to know now that for a portion of land to be used for laying track forest clearance at Karbi-Anglon was not taken. This is clear indication of railway's lack of responsibility and planning. These are very small thing but these are the indications of the style of work, apparently without any supervision, that delays the completion of the project.

Last year the contractor abandoned the work of the Tunnil No. 10, which is the main portion of work of B/G line. I wanted to know what action was taken against the contractor but have not received any reply. After six months, I was expecting the work is resumed.

In a Review Meeting at Lumding I proposed a link train for the people of Barak Valley from Lumding – the officers agreed to that but afterwards they informed that it was not required. Now the plight of the passengers remain same. They will have to come 190 KM distance to Guwahati in 12 hours and then wait for the connecting train for hours without any reservation or so.

So your proposed committee, COPI will now look after these lapses causing hindrance in implementation of the project and to take corrective measures so that the project of BG conversion is completed in 2013.

As soon as possible kindly take action so that train connection to Kolkata through Bangladesh can be restored which could give great relief to the people.

In this budget also you have included several good proposals for NER, such as new lines, new trains, doubling, Industrial Park, etc. - we thank you for the consideration.

We hope these projects will be taken up as soon as possible. Madam, we have a demand for an overnight express from Guwahati to Kolkata and vice versa. Since you have introduced a few Duranto trains - but you will observe there is no Duronto train from Guwahati to Kolkata. Kindly introduce a Duranto train - if at all this is not possible, kindly change Saraighat Express into an Overnight train from Guwahati to Kolkata and return.

I, therefore, urge upon the Hon'ble Minister to take concrete steps at least for the three projects on priority time-bound basis which can revolutionise the progress of NE.

(a) Completion of Broad Gauge conversion work from Lumding to Badarpur - this will provide rail connectivity - a major advancement towards progress;

(b) Completion of Diesel Locomotive Shed at Badarpur and;

(c) a wagon factory (2010-11 budget) - which will generate income for a large size of population;

(d) Industrial park in Bangaigaun.

श्री उदय प्रताप सिंह (होशंगाबाद): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद ज्ञापित करता हूं। सबसे पहले लगातार तीसरे अच्छे बजट के लिए हमारी रेल मंत्री, आदरणीय ममता जी का मैं बहुत आभार व्यक्त करता हूं कि इन्होंने रेल बजट में सबसे महत्वपूर्ण चीज जो रेल भाड़ा होता है, उसमें सातवें व-र् यूपीए की सरकार ने वृद्धि न करने का जो कदम उठाया है, वह इस देश के आम आदमी और गरीब आदमी के पक्ष में उठाया गया है। मैं समझता हूं कि यह इस रेल बजट का सबसे महत्वपूर्ण कदम है।

सभापति महोदय, मैं सदन के माध्यम से रेल को संचालित करने वाले उन सफल कर्मचारियों और अधिकारियों के प्रति धन्यवाद ज्ञापित करूंगा, जिन्होंने पूरे व-र् बहुत कम लगभग नगण्य रेल दुर्घटनाओं में हमारा सफर बहुत अच्छी तरह से पूरा कराया,

Comment [BS76]: (cd. by q4)

19.00 hrs.

मैं उन कर्मचारियों और अधिकारियों का आभार प्रकट करता हूं.। मैं सब से पहले इस रेल बजट के लिये माननीया रेल मंत्री का धन्यवाद करना चाहता हूं। छिंदवाड़ा-नरसिंहपुर-सागर रेल लाइन सर्वे के लिए स्वीकृत की है, उसके लिये यूपीए की चेयरपरसन श्रीमती सोनिया गांधी के प्रति आभार व्यक्त करता हूं। मुझे आशा है कि यह सर्वे जल्दी पूरा होगा। इस बहुत महत्वपूर्ण रेल लाइन की 1977 से तत्कालीन सासद श्री हरि वि-णु कामथ की यह मांग थी जो जनता पार्टी के समय से थे, उनकी इस मांग को आगे बढ़कर हम लोगों के निवेदन पर सदन में माननीया रेल मंत्री जी ने सर्वे के लिए स्वीकार किया है, उसके लिये हम उनका आभार व्यक्त करते हैं।

सभापति महोदय, इस व-र् के रेल बजट में एक महत्वपूर्ण उपलब्धि आम आदमी के लिये इज्जत पास है जो लगातार तीसरे व-र् भी जारी रहेगा। यह घो-णा करके उस गरीब आदमी के पक्ष में एक बहुत महत्वपूर्ण निर्णय रेल विभाग ने लिया है, हम उसके लिये माननीया रेल मंत्री का आभार व्यक्त करते हैं।

पिछले बजट में हमारे द्वारा मांग करने पर भोपाल और जबलपुर के बीच में इंटरसिटी ट्रेन शुरु की थी, हम इसके लिये रेल विभाग के आभारी हैं और हमारे साथ जबलपुर के सांसद श्री राकेश सिंह जी भी रेल विभाग के आभारी है । इस इंटरसिटी ट्रेन का 80 प्रतिशत ऐरिया मेरे संसदीय क्षेत्र से होकर गुजरता है और उसमें केवल अभी दो स्टापेज इटारसी और नरसिंहपुर में हैं। मेरा निवेदन है कि उस खंड पर करेली, गाडरवारा, पिपरिया पर हॉल्ट किया जाये। इस ट्रेन की महत्ता तभी साबित होगी, अन्यथा ऐसा मैं समझता हूं कि इस ट्रेन की उपयोगिता सही साबित नहीं होगी।

सभापति महोदय, इटारसी से नरसिंहपुर जबलपुर, कटनी, इलाहाबाद हमारी एक ऐसी रेल लाइन है कि मुम्बई-हावड़ा के बीच में अभी तक विद्युतीकरण नहीं हुआ है। सभी सांसद इस बात को लेकर

चिन्तित हैं कि हावड़ा से मुम्बई जोड़ने वाली लाइन जो पूर्व से पश्चिम को जोड़ती है, उसका विद्युतीकरण आगे आने वाले बजट में जल्दी किया जायेगा, ऐसी हम अपेक्षा करते हैं।

सभापति महोदय, मेरे नरसिंहपुर जिले में मेरे संसदीय क्षेत्र में एक स्टेशन बोहानी है जहां से मैं पहले विधायक हुआ करता था, वहां 51671/72 फॉस्ट पैंसेजर है, वहां स्टापेज दिया जाये। चूंकि हमारे प्रदेश में भारतीय जनता पार्टी की सरकार है। हम फ्लाई ओवर और अंडरब्रिज की मांग करते हैं जिसकी रेलवे विभाग से अप्रूवल मिलता है, वे मांगें बड़े लम्बे समय से लम्बित हैं। जब तक प्रदेश सरकार का अंश उसमें जमा नहीं होता, तब तक फ्लाई ओवर और अंडरब्रिज नहीं बन पाते हैं। रेल विभाग प्लानिंग कमीशन के पास पहले से गया हुआ है, उसे पर्स्यु करे और रेल मंत्रालय राज्य के अंशदान के बिना फ्लाई ओवर और अंडरब्रिज बना सके, ऐसा प्रयास होना चाहिये।

सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने पिछले रेल बजट में एक और सौगात दी थी कि कोई भी सांसद एक गैर-स्टेशन पर आरक्षण केन्द्र बनाये जाने के लिये लिख कर देगा जहां पर स्टेशन नहीं है, वहां पर आरक्षण केन्द्र खोल सकते हैं, सासंद की एक मांग मानी जायेगी। मैने अपने संसदीय क्षेत्र का डोभी गांव दिया था जो एक अच्छा व्यावसायिक गांव है जहां रेलवे स्टेशन नहीं है लेकिन आरक्षण केन्द्र की सुविधा वहां मिलनी चाहिये थी। मैं फिर निवेदन करूंगा कि डोभी में एक गैर-स्टेशन आरक्षण केन्द्र खोलने के लिये सूची में शामिल किया जाये। मैं एक बार फिर से गरीबों की हिमायती यू.पी.ए. की सरकार और माननीया ममता बनर्जी जी को इस अवसर पर धन्यवाद देता हूं और जो इज्जत पास लोगों को उपलब्ध कराया है, जो गरीबों का मान बढ़ाया है, उनकी दुआयें आपको बंगाल में काम आयेंगी। इन्हीं शुभकामनाओं के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री धर्मेन्द्र यादव (बदायूँ): सभापति महोदय, आपको बहुत-बहुत धन्यवाद। रेल बजट के भा-ण के दौरान माननीया रेल मंत्री जी ने भूतपूर्व सैनिकों को विशे-ा सौगात देने का काम किया है।

Comment [r77]: Fd. By r4

सभापति महोदय : धर्मेन्द्र जी आप जो मांग रखना चाहते हैं, सीधे उसी पर बात कीजिए।

श्री धर्मेन्द्र यादव: जी महोदय। माननीया रेल मंत्री जी ने भूतपूर्व सैनिकों की विशे-ा चर्चा की है, मैं उसके लिए उनका आभार व्यक्त करता हूं और उन्हें धन्यवाद देता हूं। साथ ही साथ आपके माध्यम से मैं माननीया रेल मंत्री जी से अपील करना चाहता हूं कि जहां आपने भूतपूर्व सैनिकों के लिए विशे-ा प्रावधान किया है, आपने अपने बजट भा-ण में एक बहुत अच्छा गाना भी गाया था। कोई सिक्ख कोई जाट, मराठा, कोई गोरखा, कोई मद्रासी, सरहद पर मरने वाला हर वीर था भारतवासी, जो शहीद हुए हैं उनकी, जरा याद करो कुर्बानी। यह सच है कि इसके बाद हर इंसान को शहीदों की याद आयेगी।

महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि मैं फक्र महसूस करता हूं, मैं उत्तर प्रदेश राज्य का प्रतिनिधित्व करता हूं, उत्तर प्रदेश के अंदर देश के सबसे ज्यादा शहीद हैं। चाहे वह आजादी का आन्दोलन रहा हो, चाहे देश की तमाम लड़ाईयां रही हों और अभी जो सबसे नयी घटना छत्तीसगढ़ में हुई, जिसमें 93 लोग शहीद हुए थे। माननीया मंत्री जी सबसे ज्यादा उत्तर प्रदेश के लोग शहीद हुए थे। उसमें भी सबसे ज्यादा हमारे इलाके बदायूँ, इटावा, मैनपुरी और आसपास के इलाके के शहीद हुए थे।

महोदय, आपके माध्यम से मैं माननीया मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि पता नहीं क्यों भारत सरकार ने, चाहे जनपद बदायूँ हो, चाहे मैनपुरी हो, चाहे आसपास का इलाका हो, हमेशा इस इलाके को उपेक्षित रखने का काम किया है। आपके माध्यम से मैं माननीया मंत्री जी से अपील करूंगा कि जो दो-तीन घो-णाएं आप लोगों ने कर रखी हैं, तत्कालीन प्रधानमंत्रियों ने, रेल मंत्रियों ने उन घो-णाओं पर आप विशे-ा रूप से ध्यान देंगी। इटावा-मैनपुरी रेल लाइन जिसके लिए आपने अपने भा-ण में कहा है कि इस चालू वित्तीय व-र् में इसे हम पूरा करेंगे। माननीया मंत्री जी उस परियोजना को पूरा करने के लिए 96 करोड़ रूपये की आवश्यकता है, जिसमें अभी तक आपने केवल 40 करोड़ रूपये का ही प्रावधान किया है। हमारी प्रार्थना है कि आपके बजट भा-ण के अनुरूप 96 करोड़ रूपये पूरी तरह से स्वीकृत करेंगी, तभी आपका भा-ण साकार हो पायेगा। यही हालत इटावा-गुना मार्ग की और यही हालत इटावा-आगरा मार्ग की है।

सभापति महोदयः आप आसन की ओर देखकर बोलिये।

श्री धर्मेन्द्र यादव : महोदय, इसी सदन के अंदर इटावा से मैनपुरी, मैनपुरी से कासगंज, बदायूँ होते हुए सम्भल, गजरौला तक रेल लाइन की एक बार नहीं, कई बार माननीय रेल मंत्रियों ने घो-णा भी की है। उन घो-णाओं को अभी तक पूरी तरह संज्ञान में लेकर उन पर कार्रवाई नहीं हो रही है। हमारी माननीया मंत्री से

प्रार्थना है कि मैनपुरी और बदायूँ दोनों शहीदों के इलाके हैं। अगर आप इस इलाके पर विशे-न ध्यान देंगी तो मुझे जरूर लगेगा कि आप शहीदों पर विशे-न ध्यान देने का काम कर रही हैं।

महोदय, आपके माध्यम से बरेली, बदायूं, कासगंज के आमान परिवर्तन परियोजना की आदरणीय गुजराल साहब ने प्रधानमंत्री के रूप में व-र् 1996-97 में इसकी घो-णा की थी। अभी भी इस परियोजना को पूरा करने के लिए 175 करोड़ रूपये की आवश्यकता है। माननीया मंत्री जी इस परियोजना के लिए अभी आपने पूरा धन नहीं दिया है। बरेली के बारे में आप सब जानते हैं। महोदय, नौजवानों पर विशे-न कृपा कीजिए। बरेली बहुत महत्वपूर्ण है। तमाम धार्मिक, सामाजिक, बदायूँ के अंदर जियारत का सवाल हो, बरेली के अंदर भी जियारत का सवाल हो, लाखों, करोड़ों लोग साल में वहां आते हैं, इस इलाके की न जाने क्यों रेल मंत्रालय उपेक्षा कर रहा है? हम उम्मीद करते हैं कि आप हमारी इस प्रार्थना को स्वीकार करेंगी। बबराला से सहसवान, बिल्सी, बदायूँ, दातागंज होते हुए शाहजहॉपुर तक एक नयी रेल लाइन की हम आपके माध्यम से माननीया मंत्री जी से मांग करते हैं। साथ ही साथ इटावा में कानपुर शताब्दी के ठहराव की भी हम प्रार्थना करते हैं।

महोदय, मैनपुरी की एक अजीब स्थिति है। देश के अंदर हर जगह कोहरा होता है, लेकिन न जाने क्यों मैनपुरी के साथ रेल मंत्रालय सौतेला व्यवहार कर रहा है? मैनपुरी के लिए एकमात्र मेल एक्सप्रेस कालिन्दी एक्सप्रेस चलती है और कोहरे के नाम पर प्रतिव-र् वह रोक दी जाती है। बारह महीने में मुश्किल से छह महीने वह रेल चल पाती है। जबकि पूरे देश की गाड़ियां दौड़ती हैं, लेकिन मैनपुरी के अंदर कोहरे के नाम पर गाड़ी रोक दी जाती है, जो एकमात्र रेल है। हमारी समझ में नहीं आ रहा है कि मैनपुरी के साथ ऐसा सौतेला व्यवहार क्यों हो रहा है?

महोदय, जसबंत नगर बाई पास पर एक आरओबी तैयार हुआ है। रेल लाइन के ऊपर वह ब्रिज नहीं है, बाकी दोनों तरफ से बन चुका है। हम उम्मीद करते हैं कि रेल मंत्री जी इस पर ध्यान देंगी। गोमती एक्सप्रेस जो प्रातः पांच बजे चलकर लखनऊ से दिल्ली के लिए आती है। वह पैसेंजर ट्रेन हो गयी है, उसका आने का समय दिन में एक बजे के लगभग है और कभी भी वह रात के आठ-नौ बजे से पहले नहीं आ रही है। ये ही हमारी छोटी-छोटी मागें हैं।

Comment [c78]: Contd. By s4

हमारे यहां बदायूँ संसदीय क्षेत्र के बबराला रेलवे स्टेशन से गाड़ियाँ तो गुज़रती हैं लेकिन वहाँ कंप्यूटराइज्ड आरक्षण की सुविधा नहीं है। रिज़र्वेशन के लिए हमारे बदायूँ के लोगों को अलीगढ़ तक जाना पड़ता है। हम उम्मीद करते हैं कि आपके माध्यम से वहाँ कंप्यूटराइज्ड आरक्षण की सुविधा मिलेगी और अगर आपकी अनुमति होगी, तो अपनी अन्य बातों को मैं सदन के पटल पर रखना चाहता हूँ।

सभापति महोदय : उसकी इजाज़त नहीं है। नहीं रख सकते।

श्री राकेश सिंह (जबलपुर): सभापति जी, जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, उसके लिए मैं माननीया ममता बनर्जी जी को बधाई देता हूँ। बहुत उत्साह के साथ इन्होंने यह कहा कि रेल रा-ट्र की धमनियाँ हैं जो ग्रामीण और महानगर दोनों क्षेत्रों में रहने वाले लोगों को प्रभावित करती हैं। साथ में उन्होंने यह भी कहा कि रेलें वायदा करती हैं और उनको पूरा भी करती हैं। लेकिन सदन के भीतर और आम जनता तक उनका प्रचार नहीं हो पाता। सभापति जी, रेलों का प्रचार हो या न हो, लेकिन मैं ममता जी को पुनः बधाई देना चाहूँगा कि उन्होंने अपना प्रचार तो कर लिया। एक राज्य विशे-ा में जो सौगात उन्होंने देनी थी, वह दे दीं, वहाँ जो संदेश उन्होंने देना था, वह उन्होंने दे दिया, लेकिन यह ठीक नहीं है। एक रेल मंत्री से पूरे देश को बहुत सी अपेक्षाएँ होती हैं। लोगों को यह विश्वास होता है कि जब रेल बजट आएगा तो इनके क्षेत्र के और इनके हितों की चिन्ता की जाएगी। चूँकि समय कम है तो मैं संक्षेप में अपनी बात कहूँगा। माननीय रेल मंत्री जी ने यह भी कहा था कि बड़े कार्यों के लिए उदार मन और सोच की आवश्यकता होती है। उन्होंने कहा है कि मेरा सपना है रेल कनैक्टिविटी के साथ सामाजिक, आर्थिक और राजनीतिक आज़ादी। राजनीतिक आज़ादी का मतलब तो हम नहीं समझ पाए, लेकिन उनके पिछले बजट के भा-ाण का भी हम ज़रूर उल्लेख करना चाहेंगे जिसमें उन्होंने कहा था कि मेरे पास निर्णय करते समय दो ही पहलू थे और उसमें महत्वपूर्ण था सामाजिक उत्तरदायित्व। माननीय ममता जी को मैं कहना चाहता हूँ कि अगर सामाजिक उत्तरदायित्व की चिन्ता रेल मंत्रालय कर ले तो शायद देश के लोगों को निराश न होना पड़े। बहुत ज़ोर शोर के साथ उन्होंने आम आदमी की बात की है। उसके लिए '*इज्ज़त*' योजना की बात की है लेकिन पूरा देश इस बात को जानता है। मैं नहीं जानता कि ममता जी ने कभी किसी आम आदमी को किसी बिना रिज़र्वेशन की बोगी में अपने परिवार और बच्चों के साथ यात्रा करते हुए देखा है। बोगी में भीतर जाने से लेकर शौचालय के पास बैठकर यात्रा करने तक उसकी इज्ज़त की कितनी धज्जियाँ उड़ती हैं, इसका दर्द सिर्फ वही समझता है। लेकिन उन लोगों के लिए, ऐसे लोगों के लिए अनारक्षित बोगियों को बढ़ाने के बारे में इस रेल बजट में कोई भी बात नहीं है। मंत्री जी ने कहा है कि रेल बहुत कठिन दौर से गुज़र रही है। ...(व्यवधान) पाँच मिनट का समय मुझे दिया गया है।

सभापति महोदय : राकेश जी, मैं चाहता हूँ कि क्षेत्र की बातें आप जल्दी कर लें।

श्री राकेश सिंह : पाँच मिनट में डेढ़ मिनट हुआ है। ममता जी ने कहा है कि रेल कठिन दौर से गुज़र रही है, मैं कहूँगा कि बहुत बुरे दौर से गुज़र रही है। उनका जो आम आदमी है, आज जब वह स्टेशन पर जाता है तो उसको न वहाँ पीने का साफ पानी मिलता है, शौचालयों और बाथरूम्स में गंदगी इतनी होती है कि वहाँ जाने से लोग घबराते हैं। पटरी के पास आप खड़े नहीं हो सकते। मुझसे पहले भी एक माननीय सदस्य

ने कहा कि दिल्ली स्टेशन इसके लिए सबसे अच्छा उदाहरण है कि पटरी के पास खड़े नहीं हो सकते। माननीय ममता जी ने पिछले बजट भा-ण में इस बात का उल्लेख किया था, उस आम आदमी के लिए सस्ता खाना, जिसको कहा था जनता खाना। आज लोग जानना चाहते हैं कि वह जनता खाना कहाँ है और खाना तो ठीक है, लेकिन सस्ते पानी के बारे में भी पिछली बार घो-णा हुई थी। लेकिन पानी तो सस्ता नहीं मिल रहा है। आज भी दस-पंद्रह रुपये खर्च करके ही पानी स्टेशन पर उपलब्ध होता है, लेकिन उस घो-णा पर ही पानी फिर गया है। कहने के लिए बहुत सारी बातें थीं, लेकिन उन सारी बातों को नहीं कहते हुए मैं अपने क्षेत्र की बात करना चाहूँगा।

माननीय सभापति महोदय, मेरे क्षेत्र में एक बहुत ही महत्वपूर्ण परियोजना है। जबलपुर से गोंदिया के बीच में गेज परिवर्तन परियोजना है। पिछली बार मैं अपने चेयरमैन रेलवे बोर्ड श्री विवेक सहाय से भी जाकर उनके कार्यालय में मिला था। इस परियोजना की आधारशिला 2001 में रखी गई थी। इसके पूरा होने के बिहार से दक्षिण की ओर जाने वाली सारी गाड़ियों को 273 किलोमीटर कम यात्रा करनी पड़ेगी। उसके लिए इस बजट में मात्र सौ करोड़ रुपये स्वीकृत किये हैं। मैं ममता जी को धन्यवाद दूँगा कि सौ करोड़ रुपये स्वीकृत किये हैं लेकिन यह राशि इतनी कम है कि जो 511 करोड़ रुपये की परियोजना थी, पहले ही वह राशि लगभग दोगुनी हो चुकी है। यह सौ करोड़ रुपये और जिस हिसाब से इसमें राशि मिल रही है, मुझे लगता है कि आने वाले दस साल में भी यह परियोजना पूरी नहीं हो सकती।

Comment [r79]: Cd by t4

पूर्व मंत्री श्री लालू प्रसाद वर्-ा 2008-09 में जबलपुर आए थे, उन्होंने सार्वजनिक रूप से यह घो-णा की थी कि यह परियोजना वर्-ा 2012 तक पूरी कर दी जाएगी। उन्होंने यह घो-णा रेल मंत्री के रूप में की थी। मैं यह मानता हूं कि जब कोई रेल मंत्री यह घो-णा करता है तो वह किसी व्यक्ति की घो-णा न होकर सरकार की घो-णा होती है। इसलिए मेरा माननीय ममता जी से यह आग्रह है कि उस घो-णा का सम्मान करते हुए, इसको जल्दी से जल्दी पूरा करने के लिए पर्याप्त धनराशि इसके लिए उपलब्ध कराएं ताकि यह कार्य शीघ्र पूरा हो सके।

महोदय, मैं महाकौशल क्षेत्र से आता हूं। वह उपेक्षा का दंश झेल रहा है। जबलपुर में पश्चिम-मध्य रेलवे जोन का बड़ा डिवीजन है। वहां गाड़ियां भी काफी चल रही हैं। वहां डीज़ल शेड भी है, इसलिए वहां कोच रिपेयर की वर्कशॉप खोलने से कोचों की उपलब्धता बढ़ेगी और स्थानीय उद्योगों को रोजगार के अवसर उपलब्ध हो सकेंगे। जबलपुर में बहुत सारे प्रांतों के लोग रहते हैं। मैंने माननीय ममता जी से आग्रह किया था, रेलवे के चैयरमैन से भी मिला था। जब मैं चैयरमैन से मिला था तो उन्होंने ज्यादा अप्रसन्नता इस बात पर जाहिर की थी कि जबलपुर में जो रेल आंदोलन हुआ है, जिसके बारे में गणेश सिंह जी ने भी कहा था, वह ठीक नहीं है। मैं कहना चाहता हूं कि कोई भी आंदोलन नहीं करना चाहता है, लेकिन जब जनता

की भावनाओं की अनदेखी होती है, और आप उनकी भावनाओं का सम्मान नहीं करेंगे तो फिर आपको जनता के आक्रोश का सामना करने के लिए तैयार रहना चाहिए। जबलपुर में बंग भाि-यों की संख्या बहुत अधिक है। पूरे देश के बंग भा-ी बहुत आशाभरी निगाहों से देखते हैं। मैंने मांग की थी कि जबलपुर से कोलकाता के लिए वाया कटनी, बिलासपुर, टाटा नगर होते हुए एक ट्रेन चलायी जाए।...(व्यवधान) आप मुझे बाकी की मांगे टेबल करने की अनुमति दे देंगे तो मैं उन्हें ले कर दूंगा।

सभापति महोदय : आप अब अपना भा-ण ले नहीं कर सकते हैं। आप जल्दी अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री राकेश सिंह : महोदय, मैं दो मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा। जबलपुर से गोण्डवाना एक्सप्रेस चलती है। यह आधी जबलपुर से चलती है और आधी बिलासपुर से आती है। मैं चाहूंगा कि यह पूरी ट्रेन ही जबलपुर से चलायी जाए। सिक्ख धर्मावलंबी बहुत अधिक संख्या में जबलपुर में हैं, इसलिए जबलपुर से अमृतसर के लिए सीधी ट्रेन चलायी जाए। हरिद्वार के लिए एक ट्रेन की मांग है। जबलपुर में दक्षिण भारतीय भी बहुत अधिक संख्या में हैं। इसलिए जबलपुर से तिरूवंतपुरम, कन्याकुमारी होते हुए एक एक्सप्रेस ट्रेन चलायी जाए। जब तक यह ट्रेन नहीं चलती है, तब तक राजेंद्र नगर- एरनाकुलम एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन दिन चलाया जाए। जबलपुर में बिहार और उत्तर प्रदेश के निवासियों की संख्या भी बहुत है। इसलिए जबलपुर से इलाहाबाद, छपरा व सीवान के लिए एक नई ट्रेन चलायी जाए। जबलपुर से इलाहाबाद के बीच चलने वाली गाड़ियों में आरक्षण नहीं मिलने से यात्रियों को बहुत कठिनाई होती है, इसलिए रात्रिकालीन स्लीपर कोच चलाया जाए। सिंगरौली आज की तारीख में पावर हब बन चुका है, लेकिन वहां के लोगों को कोई ट्रेन न होने से निराशा का सामना करना पड़ता है। इसलिए जबलपुर से सिंगरौली के बीच में कोई नई ट्रेन चलायी जाए।

महोदय, समयाभाव के कारण आपकी अनुमति से मैं अपनी शे-ा मांगे माननीय ममता बैनर्जी को पहुंचाना चाहता हूं।

कुमारी मीनाक्षी नटराजन (मंदसौर): महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ी हुई हूं।

महोदय, रेल पूरे देश को न केवल अपने माध्यम से जोड़ता है, यदि हम ऐतिहासिक संदर्भ को याद करें तो रेल और रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म ने बहुत बड़ी भूमिका स्वतंत्रता, स्वायत्तता और स्वावलंबन के प्रतीक और संघर्ष के रूप में निभाई है। वह पीटरमैरिट्ज़बर्ग का स्टेशन ही था, जिसने मोहन दास करमचंद गांधी को महात्मा गांधी बनाया और जिन्होंने बाद में न केवल हमारे देश को आजादी दिलाई, बल्कि पूरे विश्व को स्वराज और सत्याग्रह का नया फ़लसफ़ा दिया। पहला टर्निंग प्वाइंट पीटरमैरिट्ज़बर्ग का रेलवे स्टेशन था।

Comment [r80]: Cd by u4

माननीय सभापति महोदय, रेल हमारे लिए एक संचार व्यवस्था है और जिस तरह से सड़कों का जाल बिछा कर हम देश के दुरस्थ हिस्सों और अंचलों को जोड़ने का काम करते हैं, वैसा ही काम रेल विभाग के माध्यम से होता है। मैं जानती हूं कि समय का अभाव है, आप चाहेंगे कि मैं सीधे अपने संसदीय क्षेत्र के लिए सुझाव यहां पर रखूं। लेकिन मेम्बर पार्लियामेंट होने के नाते नीति वि-नयक मामलों में जो सुझाव मेरे ज़हन में हैं, वे भी टेबल करने का माध्यम मेरे लिए यह पार्लियामेंट है।

सभापति महोदय, आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री जी तक अपने सुझाव प्रस्तुत करना चाहती हूं। मैं सबसे पहले रेल मंत्री जी को इस बात के लिए बहुत-बहुत बधाई देती हूं कि उन्होंने उन यात्रियों के लिए इज्जत पास के नाम पर एक इज्जत दी, जिनके लिए टिकट लेकर सफर करना बहुत बड़ा यक्ष प्रश्न होता था। वे अपने लिए इसे सुविधापूर्वक कर नहीं सकते थे।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से एक और अर्ज करना चाहती हूं कि आने वाले समय में जब अगली बार बजट का प्रस्तुतिकरण हो तो यहां पर उपस्थित मंत्रियों के बीच और सारे सदन के सदस्यों के बीच इस बात का भी खुलासा होना चाहिए। जैसा आपने कहा कि 2.20 करोड़ लोग प्रतिदिन रेल में सफर करते हैं तो साथ-साथ में एक एवरेज डिले प्रतिवर्ष हमारा क्या होता है, ये आंकड़े भी सदन के सामने प्रस्तुत होने चाहिए ताकि हम इसमें और ज्यादा सुधार कर सकें। वर्ल्ड क्लॉस और इंटरनेशनल स्टैंडर्ड तक अपनी रेल व्यवस्था को पहुंचा सकें। मैं आपको बधाई देना चाहती हूं कि आपने एसी कम्पार्टमेंट के लिए एक सुपर एसी, एक और क्लॉस बनाने के लिए सुझाव प्रस्तुत किया। मैं आपको एक सुझाव यह भी देना चाहती हूं कि एक सुपर स्लीपर क्लॉस की भी शुरुआत होनी चाहिए। एक ऐसे स्लीपर क्लॉस की शुरुआत, सैकिंड स्लीपर में, जिसमें कि तीन-तीन और दो मिला कर आठ डिब्बे होते हैं, उससे थोड़ा ऊपर और थर्ड एसी से थोड़ा नीचे, यानी कि ऐसा स्लीपर क्लॉस, जिसमें कि दो-दो बर्थ हों, यानी

चार लोग एक कूपे में आ सकें। उसमें चार और दो मिला कर छ: बर्थ का एक कोच होना चाहिए। ऐसे एक सुपर स्लीपर क्लॉस की शुरुआत जरूर होनी चाहिए, जिससे कि आम लोग, जोकि सैकिंड स्लीपर क्लॉस में सफर करते हैं, उन्हें सुविधा पहुंच सके। वे लोग बड़ी संख्या में उसके माध्यम से यात्रा करें। मेरे दो छोटे-छोटे सुझाव ये हैं कि जो विभिन्न रेल मंडल काम करते हैं, उनका अपने-अपने मंडल परिक्षेत्र की गाड़ी विशे-न के प्रति रवैया एक तरह से पक्षपातपूर्ण होता है। जैसे ही एक रेलवे मंडल परिक्षेत्र से गुजर कर रेलवे की गाड़ी दूसरे मंडल परिक्षेत्र पर पहुंचती है तो उसके प्रति दूसरे रेल मंडल का जो व्यवहार होता है, वह काफी सौतेला होता है।

सभापति महोदय, मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध है कि कृपा कर इन रेल मंडलों के बेहतर समन्वय के लिए जरूर प्रयास होने चाहिए। बहुत सारे सदस्यों ने रेल में नामकरण की बात यहां पर की। मैं कहना चाहती हूं कि जैसे हम एयरपोर्ट्स में महापुरु-ों के नाम पर नामकरण करते हैं, वैसे रेलवे स्टेशन का भी होना चाहिए ताकि हम उस क्षेत्र से जुड़े हुए गौरवपूर्ण क्षणों को याद करें और इतिहास से संबंधित अपने महापुरु-ों को श्रद्धांजलि दें। अब मैं अपने संसदीय क्षेत्र की तरफ आती हूं।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का बहुत-बहुत धन्यवाद करना चाहती हूं कि आपने हमें दो डेमो रेलगाड़ियां दीं - रतलाम-नीमच और रतलाम-चित्तौड़। आपने इन्दौर-उदयपुर एक्सप्रैस को डेली किया, इस बात के लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहती हूं। मेरा आपसे अनुरोध है कि जो श्यामगढ़ रेलवे स्टेशन है, वह मुंबई-दिल्ली रूट का सबसे महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। वहां के आसपास के किसान पान का उत्पादन करते हैं। धर्म राजेश्वर जैसा बहुत बड़ा तीर्थस्थल वहां पर है। वहां कम्बल का काम करने वाला बंजारा समुदाय पूरे देश में भ्रमण करता रहता है। इसलिए श्यामगढ़ स्टेशन पर आपकी विशे-न कृपा होनी चाहिए। श्यामगढ़ स्टेशन में जम्मू तवी जैसे महत्वपूर्ण ट्रेन के स्टोपेज़ के लिए मैंने पहले भी आपसे अनुरोध किया, मैं उसके लिए दोबारा अनुरोध करना चाहती हूं। आपने इन्दौर-कोटा ट्रेन वाया रुठियाई दिया है, उसमें मेरा आपसे अनुरोध है कि हफ्ते में तीन दिन उसे जारी रखें और बाकी के तीन दिन वाया नागदा, रतलाम होते हुए लेंगे तो हमारे संसदीय क्षेत्र से इन्दौर की ओर जो ज्यादातर लोग सफर करना चाहते हैं, उनका काम पूरा होगा।

Comment [S81]: W4cd

सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी का धन्यवाद करती हूं कि उन्होंने रामगंज-मंडी-नीमच रेलवे लाइन के सर्वेक्षण की घो-णा की है। मैं आपके ध्यान में लाना चाहती हूं कि 100 व-र् पूर्व, 1907 में वहां के लोगों ने यह सपना देखा था कि यह रेलवे लाइन कभी बनेगी। उस समय गुलाम भारत में यह सपना पूरा नहीं हुआ, लेकिन माननीय रेल मंत्री जी ने इस बार, इस बात की घो-णा की है, इसके लिए जहां मैं उनका पुनः धन्यवाद करती हूं वहीं अनुरोध करती हूं कि वह काम जल्द से जल्द शुरू किया जाए। पिछले रेल बजट में बड़ी सादड़ी-नीमच रेलवे लाइन के सर्वेक्षण की भी बात हुई थी। उस पर काम जरूर शुरू किया जाए। मेरा अनुरोध है कि मैंने सुवासरा से सीतामऊ होते हुए मन्दसौर रेलवे लाइन के सर्वे की मांग की थी। उस पर भी आपकी ओर से जरूर ध्यान दिया जाए।

महोदय, मैं, भगवान पशुपतिनाथ जी की पवित्र धरती से आती हूं। मंदसौर में भगवान पशुपतिनाथ जी का पवित्र स्थल है। पूरी दुनिया में काठमांडू के अलावा केवल मंदसौर में पशुपतिनाथ जी का भव्य मंदिर बना हुआ है। उनकी याद में एक ट्रेन का नाम पशुपति नाथ एक्सप्रैस जरूर रखना चाहिए। इसके लिए मैं आपसे अनुरोध करना चाहती हूं।

महोदय, आपने स्पोर्ट्स विभाग के साथ कन्वर्जेंस की बात कही है। नीमच में बहुत सारे भारत स्तर पर खेलने वाले फुटबॉल के खिलाड़ी हैं। वहां आपने मल्टी फंक्शनल कॉम्पलैक्स तो दिया है। मेरा अनुरोध है कि वहां एक फुटबॉल अकैडमी भी दी जाए। इसके लिए मैं आपसे अनुरोध करती हूं और सभापति महोदय के प्रति मुझे समय देने के लिए आभार प्रकट करती हूं।

डॉ. शफ़ीकुर्रहमान बर्क (सम्भल): सभापति जी, आपका शुक्रिया। मैं मुक्तसर कहूंगा, क्योंकि टाइम कम है। सम्भल एक ऐतिहासिक जगह है, जो चौहानों की राजधानी भी रह चुका है और मुगल पीरियड में वह सूबा भी रहा है। आज उसकी आबादी लगभग 5 लाख है। पहले सम्भल के लिए एक ब्रांच लाइन की ट्रेन जाती थी। वह भी अब ठप्प हो गई है, क्योंकि वह अब कई सालों से वहां नहीं जा रही है। मैं इसे चलाने के लिए पहले से भी मांग करता चला आ रहा था और मैंने पिछले साल भी मांग की थी। मैं बहन ममता बनर्जी का शुक्रिया अदा करता हूं कि उन्होंन सम्भल को वाया हसनपुर गजरौला होते हुए मैन लाइन से जोड़ने का ऐलान किया है, लेकिन अभी तक उसमें कोई प्रोग्रैस नहीं हुई है और न ही उस सिलसिले में कोई विकास हुआ है। मैं चाहूंगा कि सम्भल को मैन लाइन से जल्दी जोड़ा जाए और उसे जंक्शन बनाया जाए। रेलवे जंक्शन सम्भल होना चाहिए।

महोदय, रेल मंत्री महोदया ने अभी मेरे एक सवाल के उत्तर में जवाब दिया है कि गजरौला-हसनपुर-सम्भल को मैनपुरी से जोड़ा जा रहा है, जिसमें लगभग 900 करोड़ रुपए खर्च होंगे। बहरहाल उसकी मंजूरी दी जाए और सम्भल को जल्द से जल्द मैन लाइन से जोड़ा जाए। आपने जो मंजूरी दी है और हमारे साथ जो वादा किया है, उसे पूरा किया जाए। मैं यह भी चाहूंगा कि रूट को शॉर्ट करने के लिए सम्भल को अमरोहा के स्टेशन से भी जोड़ दिया जाए, तो हमें और पब्लिक को देहली जाने में बहुत आसानी हो जाएगी।

मैं, मुख्तसर अलफ़ाज़ में पुरज़ोर तरीके से फिर मांग कर रहा हूं कि आपने जो वादा किया है, मंजूरी दी है, उस पर आपको एडामेंट रहना चाहिए और हमारे सम्भल को जल्दी से जल्दी, इसी साल जंक्शन बनवा दिया जाए।

*** श्रीमती यशोधरा राजे सिंधिया (ग्वालियर) :**

मैं रेल मंत्री को याद दिलाना चाहती हूं कि जो 20.9.2010 को जिला शिवपुरी के बदरवास रेलवे स्टेशन पर जो भी-ण टक्कर दो गाड़ियों के बीच हो गई उसमें रेल मंत्री ने घो-णा की थी कि हर मृतक परिवार में से एक आश्रित को अनुकंपा नियुक्ति मिलेगी । आज तक 5 महीने हो गए । अभी तक वह घो-णा अमल नहीं हुई है । मेरा आग्रह है कि जल्द से यह 20 परिवारों के एक आश्रित को नौकरी मिल जाए ।

दिनांक 20.09.10 को जिला शिवपुरी, म.प्र. के बदरवास रेलवे स्टेशन पर मालगाड़ी एवं इंटरसिटी एक्सप्रेस में हुई भी-ण टक्कर के परिणाम स्वरूप जिला शिवपुरी के 5 एवं ग्वालियर के 3 एवं मुरैना के 1 व्यक्ति का असामयिक निधन हुआ जिनका विवरण इस प्रकार है :- **शिवपुरी :** श्रीमती मानकुंवर जैन पत्नी श्री रतनचंद जैन, नरेन्द्र नगर कालोनी छात्री रोड़, शिवपुरी; श्रीमती ऊना जैन पत्नी श्री पारस जैन, न्यू ब्लॉक शिवपुरी; श्री संतो-न राठोर पुत्र श्री भरोसी लाल राठोर, गायत्री कॉलोनी पोहरी बायपास, शिवपुरी; श्री सुधीर तिवारी पुत्र श्री भृगुनाथ तिवारी, चंद्रा कॉलोनी नवाब साहब रोड़, शिवपुरी; श्री दीपक सोलंकी, फतेहपुर रोड़, शिवपुरी; **ग्वालियर :** श्री नागेन्द्र सिंह, प्रधान आरक्षक 13 बटालियन एस.ए.एफ. ग्वालियर पत्नी श्रीमती अंजू सिंह, सिकंदर कंपू लश्कर, ग्वालियर; श्री नकुल पुत्र श्री अशोक शिवहरे, बी-ब्लाक, आनंद विहार, ग्वालियर; श्री मोनू हरडे, निवासी, पत्नी श्रीमती पिंकी हरडे, विकास कॉलोनी निम्बालकर की गोठ नं. 2 लश्कर, ग्वालियर; और **मुरैना :** श्रीमती डिंपल गुप्ता पत्नी श्री धर्मेन्द्र गुप्ता, बामोर जिला मुरैना

रेल दुर्घटना के तत्काल बाद माननीया रेल मंत्री भारत सरकार द्वारा मृतक परिवार के एक आश्रित को अनुकंपा नियुक्ति दिए जाने की घो-णा की थी । अतः पीड़ित परिवार के एक सदस्य को अनुकंपा नियुक्ति दिए जाने हेतु मेरे द्वारा निरंतर संबंधित डीआरएम (भोपाल) महाप्रबंधक, पश्चिम मध्य रेल, जबलपुर से चर्चा की गई, दिनांक 20.10.10 को शिवपुरी में रेलवे की स्टेंडिंग कमेटी की

---

* Speech was laid on the Table

बैठक में चर्चा की गई एवं अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड, भारत सरकार, नई दिल्ली को पत्र दिनांक 09.10.10, 04.12.10, 20.12.10 एवं दिनांक 10.01.11 द्वारा त्वरित कार्यवाही हेतु अनुरोध किया गया ।

मैं माननीया रेलमंत्री महोदया की जानकारी में यह तथ्य लाना चाहती हूं कि इसके पूर्व पश्चिम बंगाल में हुए ट्रेन एक्सीडेंट में मृत 11 यात्रियों के परिवार के एक-एक सदस्य को निम्न विवरण अनुसार रेलवे में अनुकंपा नियुक्ति प्रदान की जा चुकी है जिसका विवरण इस प्रकार है :- श्री सुखदेव सरदार, उम्र 21 व-र्ा पुत्र श्री बिनोय सरदार, ग्राम बसंती सोनाकली, 24 परगना, दक्षिण; श्रीमती पूनम गुप्ता, पत्नी श्री सुरेश गुप्ता, 3 बी, दत्ता पारा लेन, कोलकाता-6; श्री अपूर्व सरकार पुत्र श्री अनिल सरकार, सिंधरानी, पीएस. बगदा, 24 परगना उत्तर; श्री गौतम गायेन, गारेंगा मिरपोट्टा पीएस कोतवाली, जिला नादिया, पश्चिम बंगाल; श्री जावेद आलम, उम्र 34 व-र्ा, तिलजाला, कोलकत्ता-39; श्रीमती सबेया जावेद उम्र 30 व-र्ा, तिलजाला, कोलकत्ता-39; कु0 सिरीन जावेद उम्र 06 व-र्ा, तिलजाला, कोलकत्ता-39; कु0 सरमीन जावेद उम्र 6 व-र्ा, तिलजाला, कोलकत्ता-39; श्री रेरंजन सिंह उम्र 38 व-र्ा सहायक ड्राईवर; श्री सायबल नश्कर उम्र 58 व-र्ा, नोयपुकुर पो0 जोयनगर, 24 परगना, दक्षिण; और श्रीमती मेघना नश्कर उम्र 50, नोयपुकुर पो0 जोयनगर, 24 परगना, दक्षिण ।

अंत में माननीय अध्यक्ष महोदय रेलवे बोर्ड भारत सरकार से अनुरोध है कि मानवीय आधार पर सहानुभूतिपूर्वक गंभीरता से विचार कर बदरवास रेल दुर्घटना में मृतक परिवार के एक-एक सदस्य को अनुकंपा नियुक्ति दिए जाने हेतु रेलवे बोर्ड की अनुमति प्रदान करें ताकि इस महंगाई के जमाने में वे भी अपने परिवार का भरण पो-ाण कर सकें । प्रभावी पहल हेतु पुनः अनुरोध है ।

मैं मांग करती हूं कि ग्वालियर-मुम्बई के मध्य नवीन ट्रेन प्रारंभ की जाए; झांसी-ग्वालियर-आगरा के मध्य ईएमयू लोकल सेवा प्रारंभ की जाए; 11775/11776 भिण्ड-कोटा पैसेंजर को एक्सप्रेस ट्रेन बनाया जाए; और गवालियर से रीवा मार्तण्ड एक्सप्रेस चलाई जाए । झांसी-आगरा, अलीगढ़-आगरा, और दिल्ली-आगरा के बीच ईएमयू ट्रेनें चलाई जाएं ।

ग्वालियर रेलवे स्टेशन पर निम्नलिखित ट्रेनों का हॉल्ट प्रदान किया जाए : निजामुद्दीन-तिरूपति; यशवंतपुर संपर्क क्रांति; दुर्ग-जम्मूतवी एक्सप्रेस; खजुराहो-निजामुद्दीन लिंक एक्सप्रेस; और लोकमान्य तिलक टर्मिनस-हरिद्वार । मुज्जफरपुर-सूरत एक्सप्रेस को सप्ताह में 3-4 दिन और

निजामुद्दीन-चैन्नई को सप्ताह में 3-4 दिन चलाया जाए । 11109-11110 लखनऊ-झांसी इंटरसिटी रेलगाड़ी को ग्वालियर तक चलाया जाए; ट्रेन क्रं. 14211/14212 आगरा-नई दिल्ली के बीच इंटर सिटी का प्रस्थान ग्वालियर से किया जाए ।

ताज एक्सप्रेस का सोनागिरी स्टेशन पर; सदर्न एक्सप्रेस का डबरा में; दादर-बरेली, ओखा-गोरखपुर, उज्जैनी एवं गोंडवाना एक्सप्रेस का स्टॉपेज डबरा में और दक्षिण/महामाया/ग्वालियर-छिंदवाड़ा/उज्जैनी एक्सप्रेस का डबरा में हॉल्ट दिया जाए । साथ ही मोहना में देहरादून इंटरसिटी एवं इन्दौर अमृतसर का स्टॉपेज दिया जाए ।

सबलगढ़ नैरोगेज ट्रेनों को मोतीझील रेलवे स्टेशन से प्रारंभ किया जाए; ग्वालियर-सबलगढ़ चलने वाली नैरोगेज, महानगर के निम्न व्यस्ततम क्षेत्र एवं रेलवे क्रोसिंग से गुजरती है - 1. लोको, 2. गांधी नगर, 3. मरी माता, 4. कटी घाटी, 5. घोसीपुरा स्टेशन, 6. आदर्श मिल रोड़, 7. पुलिस लाइन, 8. जनकताल, 9. बहोड़ापुर, 10. मोतीझील ।

ग्वालियर रेलवे स्टेशन/प्लेटफार्म नं. 4 का सौन्दर्यीकरण किया जाए और इसे विश्वस्तरीय बनाया जाए ।

ग्वालियर रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म, स्टेशन बिल्डिंग एवं यात्री शेड का निर्माण कार्य व-र्ा 2007-08 में स्वीकृत हुआ था। परंतु बजट अभाव के कारण यह कार्य अत्यंत मंद गति से चल रहा है । कार्य पूर्ण किए जाने हेतु लगभग 5 करोड़ रूपये का आवंटन प्रदान किए जाने हेतु अनुरोध है। ग्वालियर रेलवे स्टेशन के समीप घाटीगांव ब्लॉक में माल गोदाम शेड निर्माण का कार्य भी व-र्ा 2007-08 में स्वीकृत हुआ था । परंतु बजट अभाव के कारण कार्य लगभग बंद पड़ा है । इस निर्माण से प्लेटफार्म क्रमांक 4 के पास बने माल गोदाम को रायरू स्टेशन पर शिफ्ट किया जाना प्रस्तावित है। कार्य पूर्ण किए जाने हेतु लगभग 5 करोड़ रूपये का आवंटन प्रदान किए जाने हेतु अनुरोध है ।

ग्वालियर-झांसी रेल मार्ग पर डबरा में जेल रोड़ से आगे जाने वाली रेलवे लाइन के नीचे अंडर ब्रिज बनाया जाए; तहसील डबरा के अंतर्गत ग्राम सिमरियाताल के ग्रामवासियों की आवागमन सुविधा हेतु रेलवे क्रासिंग पर ब्रिज बनाया जाए । ग्वालियर-गुना रेल लाइन पर शिवपुरी रेलवे प्लेटफार्म क्रमांक 1 से 2 पर जाने के लिए यात्रियों की सुविधा हेतु ब्रिज निर्माण की अत्यंत आवश्यकता है।

दिनांक 20.09.10 को शिवपुरी जिले के बदरवास रेलवे स्टेशन पर मालगाड़ी एवं इंटरसिटी एक्सप्रेस में हुई भी-नण टक्कर के परिणामस्वरूप शिवपुरी जिले के 5, ग्वालियर के 3 एवं मुरैना के एक व्यक्ति का असामायिक निधन हुआ था । पीड़ित परिवारों के एक सदस्य को रेलवे में अनुकंपा नियुक्ति दिए जाने हेतु माननीया रेलमंत्री महोदया भारत सरकार द्वारा तत्समय घो-नणा की गई थी, परंतु अभी तक आदेश अपेक्षित है । जबकि, पश्चिम बंगाल में हुए ट्रेन एक्सीडेंट में मृत 11 यात्रियों के परिवार के एक-एक सदस्य को अनुकंपा नियुक्ति प्रदान की जा चुकी है (विस्तृत विवरण एवं प्रेनित पत्र की प्रति संलग्न है)

डॉ. राजन सुशान्त (कांगड़ा): आदरणीय सभापति जी, मैं आपके कहे अनुसार तीन तरह के सुझाव देना चाहता हूं। मैं चूंकि देश का वासी हूं, इसलिए देश की सुरक्षा से जुड़े हुए सुझाव, हिमाचल प्रदेश से आता हूं, इसलिए अपने प्रदेश के बारे में सुझाव और कांगड़ा-चम्बा से आता हूं, इसलिए अपने क्षेत्र के बारे में सुझाव देना चाहता हूं।

आदरणीय सभापति जी, आज हमारे देश की सीमाएं खतरे में हैं। खतरा पाकिस्तान से भी है और चीन से भी है। चीन के इरादे नेक नहीं हैं। चीन ने भारत की सीमाओं, चाहे जम्मू-कश्मीर हो, अरुणाचल हो या हिमाचल, सभी सीमाओं पर रेल का नैटवर्क विकसित कर लिया है, सड़कों का जाल बिछा दिया है और हवाई अड्डों का भी निर्माण कर लिया है। देश की सुरक्षा की दृ-टि से, देशवासियों की मांग है कि इन सीमाओं पर भारत भी रेल का नैटवर्क मजबूत करे और हवाई अड्डे बनाए। भारत सरकार ने कुछ सीमाओं पर तो इस दिशा में काम करना शुरू कर दिया है, परन्तु मुझे बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि हिमाचल प्रदेश को इस कार्य में बुरी तरह नकार दिया गया है।

हिमाचल प्रदेश, जो किन्नौर और लाहौल-स्पीति में सीधा चीन के साथ सटा हुआ है, उस हिमाचल प्रदेश को न तो रेल बजट में कुछ दिया गया है, न ही सामान्य बजट में विशे-न पैकेज दिया गया है। यह सिलसिला आज से नहीं, आजादी के बाद से निरन्तर चल रहा है। 1947 से आज तक केवल नांगल ऊना की कुछ किलोमीटर लाइन ही बनी है, वह भी रेंगती हुई बनी है। इसको छोड़कर एक इंच भी रेल का विस्तार हिमाचल प्रदेश में नहीं किया गया है। हम वहीं खड़े हैं, जहां अंग्रेज रेल को छोड़कर गये थे।

70 लाख हिमाचली हर साल रेल बजट को देखते हैं, गौर से सुनते हैं, कभी कु. ममता बनर्जी को, कभी लालूजी को, कभी नीतीश जी को तो कभी रामविलास जी को, सब को हम तो देखते हैं, पर हमें कोई नहीं देखता है। ये सब बंगाल को देखते हैं या अपने-अपने राज्य को देखते हैं, सारे भारत को कोई भी नहीं देखता है। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि रेल मंत्री अपने-अपने राज्यों तक सीमित हो गये हैं।

मैं आज सुझाव देना चाहता हूं कि हमारे साथ, हिमाचल प्रदेश की जनता के साथ जो अन्याय हुआ है, उसका मैं शॉर्ट में उदाहरण देना चाहता हूं। इस बजट के अन्दर 253 नई ट्रेन चलाने का प्रस्ताव है और 122 गाड़ियों के फेरों में वृद्धि का प्रस्ताव है, लेकिन इसमें हिमाचल प्रदेश निल है, जीरो है, बिग जीरो है। इसके साथ-साथ जो नई रेलवे परियोजनाएं शुरू हो रही हैं, वे 25 हैं, हिमाचल प्रदेश जीरो है। आमान परिवर्तन 6 हो रहे हैं, हिमाचल जीरो है, दोहरीकरण 28 हो रहे हैं, हिमाचल प्रदेश जीरो है। नई रेलवे लाइनों का सर्वेक्षण 107 का है, हिमाचल प्रदेश जीरो है। आमान सर्वेक्षण चार हैं, हिमाचल प्रदेश जीरो है।

दोहरीकरण का सर्वेक्षण 16 का हो रहा है, सारा जीरो है। वहां कोई कारखाना नहीं, कोई मैडीकल कालेज नहीं, कोई इंजीनियरिंग कालेज नहीं, कोई कालेज नहीं, कोई स्कूल नहीं है।

2010-11 में 584 स्टेशन अपग्रेड किये गये, आदर्श स्टेशन बनाये गये, लेकिन हिमाचल प्रदेश में एक भी नहीं दिया गया है। इस साल 2011-12 के लिए 269 स्टेशन बनाने का प्रपोजल है, लेकिन हिमाचल प्रदेश में एक भी प्रस्तावित नहीं है। मल्टी फंक्शनल कॉम्पलैक्स में 160 का प्रपोजल हैं, हिमाचल प्रदेश में एक भी नहीं है। इसलिए मैं सुझाव देना चाहता हूं कि सुरक्षा की दृ-टि से पठानकोट से जोगिन्दरनगर, जो अंग्रेजों के वक्त की नैरोगेज बनी है, इसको ब्रॉडगेज कर दिया जाये और इसको एक्सटेंड करके मंडी कुल्लू लाहौल-स्पीति से तिब्बत की सीमा तक बढ़ा दिया जाये। कालका शिमला नैरोगेज को भी ब्रॉडगेज करके एक्सटेंड करें और रामपुर से किन्नौर होते हुए तिब्बत के बोर्डर तक ले जायें। चण्डीगढ़-बिलासपुर-मंडी-कुल्लू-लाहौल-स्पीति को भी तिब्बत की सीमा तक बढ़ाया जाये। पठानकोट से नूरपुर-ककीरा-बनीखेत-चम्बा-पांगी होते हुए लाहौल-स्पीति तक एक और नई रेलवे लाइन बिछाई जाये। तलवाड़ा-स्थाना-खलियार-अमेटा-जसूर-नूरपुर को भी सुरक्षा की दृ-टि से जोड़ा जाये। कालका-बद्दी-नालागढ़-बिलासपुर-हमीरपुर-ज्वालाजी से कांगड़ा ये सारी नई रेल लाइनें बिछाई जायें।

पिछले दो सालों 2009-10 व 2010-11 में जो सर्वेक्षण 190 रेल लाइनों का हुआ है, उसमें हिमाचल प्रदेश की भी 6 रेलवे लाइनों का जिक्र किया गया है। बिलासपुर से लेह वाया कुल्लू मनाली, जोगिन्दर नगर-मण्डी, बिलासपुर से रामपुर बुशहर, परवाणु से दालनाघाट, ऊना से होशियारपुर और ऊना से जैजो तक, इन रेलवे लाइनों को 12वीं पंचव-ीय योजना में शामिल करने के बारे में आश्वासन दिया गया है। मेरी मांग है कि इन सभी रेलवे लाइनों को इसी साल के बजट में पर्याप्त धन से कार्य शुरू किया जाये।

मेरी मांग है कि पठानकोट जोगिन्दरनगर लाइन पर 11 नई रेलगाड़ियां, कालका-शिमला लाइन पर 10 नई रेलगाड़ियां और दिल्ली से अम्बाला-नांगल-ऊना-आम्ब-अन्दौरा लाइन पर भी 11 नई रेलगाड़ियां चलाई जायें और एग्जिस्टिंग गाड़ियों के डिब्बे व इंजन बदल दिये जायें और नये डिब्बे और नये रेल इंजन दिये जायें। हिमाचल प्रदेश की इन दोनों लाइनों पर पर्यटन की दृ-टि से विशे-ा साज-सज्जा से युक्त आक-र्क गाड़ियां दी जायें।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : सुशान्त जी, 11-11 एक शगुन के हिसाब सोच रहे हैं क्या?

डॉ. राजन सुशान्त (कांगड़ा): जी, बिल्कुल। वहां के लोगों की डिमांड है, कुछ दिया ही नहीं है, इसलिए बोल रहा हूं कि शुरू तो करो। नांगल-ऊना-आम्ब-अन्दौरा को शीघ्र पठानकोट तक जोड़ा जाये। इसी तरह कपूरथला कोच फैक्टरी की तरफ हिमाचल प्रदेश में भी रेल के डिब्बे एवं अन्य सामान बनाने हेतु फैक्टरी कांगड़ा और चम्बा जिलों में खोली जाये। एक रेलवे वर्कशॉप कांगड़ा में ज्वाली में खोली जाये।

इसके साथ-साथ हमारे जसूर-भरमार-जसोटा-सूर्यागुलेर-कांगड़ा-पालमपुर-पपरोला-ज्वालाजी-ऊना एवं शिमला में आदर्श स्टेशन स्वीकृत किये जायें। जसूर, ज्वालाजी, ज्वाली, पपरोला व ऊना एवं शिमला में मल्टी फंक्शनल कॉम्पलैक्स खोले जायें। पठानकोट स्टेशन पर जहां से हिमाचल प्रदेश को गाड़ियां चलती हैं, वहां टिकट विंडो तलवाड़ा लाड़थ्या व सभी आवश्यक स्थानों पर खोली जाये एवं रेलवे क्रासिंग तथा ओवरब्रिज बनाये जायें।

Comment [R82]: cd by y4

मैं दो-तीन बातें और कहना चाहता हूं। हिमाचल प्रदेश के शान्त, अनुशासित व देशभक्त 70 लाख लोगों में यह धारणा बन रही है कि भारत सरकार वहीं बजट देती है जो रेल मंत्री, वित्त मंत्री या जहां हालात बिगड़ गए हों, सेना पर पत्थर फेंके जाते हों, गोली चलती हो, आतंकवाद या उग्रवाद फैलता हो, शान्त व देशभक्ति को कुछ नहीं मिलता। इसलिए मैं भारत सरकार विशे-ाकर रेल मंत्री माननीय ममता जी को 70 लाख हिमाचल वासियों की ओर से भारी आक्रोश के साथ आग्रह करता हूं कि हमें आपसे कोई भीख नहीं मांगनी है। मुझे अफसोस होता है जब रेल मंत्री जी हमें कहती हूं कि आप चिल्ला क्यों रहे हैं। हम रेल मंत्री जी के घर से कुछ नहीं मांगते। रेल मंत्री एक संस्था होती है और सांसद भी चुनकर आते हैं। हिमाचल के लोगों को भीख नहीं चाहिए। हमारे अधिकार दीजिए, हमारे हक और हकूक दीजिए। हमारी शान्ति, धैर्य को कमजोरी न समझा जाए। हिमाचल प्रदेश वीरों की भूमि है जहां देश के प्रथम परमवीर चक्र विजेता मेजर सोमनाथ शर्मा भी पैदा होते हैं तथा कारगिल युद्ध में 4 परमवीर चक्र विजेताओं में से 2 परमवीर चक्र विजेता भी पैदा होते हैं। मेहनतकश हिमाचल पहाड़ियों का प्रदेश है। इसके धैर्य की परीक्षा मत लीजिए। इसे उकसाइए मत। इसके सारे अधिकार तुरंत दे दीजिए। इसलिए सुरक्षा, पर्यटन और विकास की दृ-टि से रेलवे का नेटवर्क तुरंत बिछा दीजिए। ...(व्यवधान) हमारे जितने स्टेशन हैं, वहां के नाम आजादी के परवानों और जांबाजों, श्री राम सिंह पठानिया, कामले रामचंद्र, पहाड़ी गांधी, मेजर सोमनाथ शर्मा के नाम पर दिए जाएं।

अंत में, मैं एक बात और कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। हिमाचल प्रदेश गरीब नहीं हैं। हमें बहुत संसाधन मिले हैं, लेकिन बहुत अफसोस है कि हमें 13वां फाइनैंस कमिशन भी घाटे में डालता है, 7.19 प्रतिशत हिस्सा भी नहीं मिलता, पानी, बिजली आदि अधिकार नहीं मिलते। इसलिए मैं मांग करता हूं

कि हमें विशि-ट राज्य का दर्जा देकर 15 हजार करोड़ रुपये की विशे-न ग्रांट दी जाए और एक लाख सरकारी नौकरियों का प्रावधान किया जाए। जिन राज्यों को दिया गया है, उनकी ओर मैंने पहले इशारा कर दिया है। ...(व्यवधान) अन्यथा बेबस और मजबूर हिमाचल प्रदेश भी उसी रास्ते पर जा सकता है जहां भारत सरकार भी केवल मजबूरी और बेबसी में ही जाती है।

मैं चेतावनी भी देना चाहता हूं कि यदि इस बजट में हमारी मांगें पूरी न हुईं तो मैं लाखों हिमाचल वासियों के साथ सत्याग्रह शुरू करूंगा, आन्दोलन करूंगा और निर्णायक आन्दोलन शुरू करूंगा जिसकी सारी जिम्मेदारी भारत सरकार की होगी।

सभापति महोदय : सुशान्त जी, तब आपको अपना नाम बदलना पड़ेगा। आपका नाम सुशान्त है।

...(व्यवधान)

डॉ. राजन सुशान्त : सुशान्त जब अशान्त होता है तब क्रान्ति आ जाती है।

SHRI IJYARAJ SINGH: Mr. Chairman, Sir, I would like to thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget. As the time available to us is short, I shall try to be very brief.

I would like to congratulate the Minister on a well-presented Budget. In addition, I would like to congratulate her on carrying on with the stated policy of the Budget Speech of 2009 that Railways will not only get into the projects which are economically viable but also those that are socially desirable. In that direction, a further step has been taken in this Budget as according to the speech, a non-lapseable fund has been created for these projects to be used under the umbrella of the Pradhan Mantri Rail Vikas Yojna. It is a fact of history that when rail routes come to a particular area, they end up in improving the economy of the entire region and this in turn makes the project viable economically.

I would also like to thank the hon. Minister for giving two new trains to the Kota region, in fact, the entire Hadoti region. This is, in addition, to other betterments in infrastructure and future possibilities of railway tracks. Kota is the third largest city in the State of Rajasthan. It has about ten lakh people living in the area. It is also the main centre for trade and commerce and also the centre for rail connectivity. Many students come here from all over the country in order to study in the coaching institutes which have made Kota world famous. Due to all the above factors and other reasons, it is desired and a need is felt that a second station be developed in this area. I have given several suggestions and several times I have talked to the authorities and mentioned to the Minister that Dakania Station in Southern Kota should be developed for this purpose. However, so far no action has been taken in this regard. The connectivity of Kota is important for the entire Hadoti region. In fact, we feel that there are some directions in which there should be better connectivity. In fact, in the direction of Uttar Pradesh, we need better connection. We have, so far, only the Avadh Express in that direction which runs packed and does not meet all the requirements.

Comment [r83]: cd. by z4

I have suggested that the train Mathura -- Allahabad should be extended up to Kota as it sits idling at Mathura for many hours. I have also suggested that the Ajmer – Hyderabad train be routed *via* Kota as it gives the entire region a better connectivity. The Delhi – Mumbai railway line passes through a large section of my constituency and Kota falls in this line. In addition to Kota, there are several other stations on this line starting from Sumerganj Mandi, Indergarh, Lakheri, Kapren, Keshoraipatan, the city of Kota, Darrah and Ramganjmandi. All these regions attached to these stations have demands for extra train stoppages. Ramganjmandi is an important station because of the Kota stone mining which is world famous around in this area. Keshoraipatan is an important religious centre and a possible tourist centre. Bundi another station is already a tourist centre and Darrah is another station near where the new national park is to be developed. So, all these stations have needs for further improvement in infrastructure and amenities such as connecting stations, connecting platforms, tin shed coverings etc. I have written several times regarding this to the Ministry and the authorities; however no steps have been taken so far.

Kota has been announced as a world class station in the Budget speech of 2010 and the people of Kota and Hadoti thank the hon. Minister for this. However, as the Minister has mentioned in her speech there has been no progress in the world class station so far. We hope that this can be done speedily and soon.

Introduction of anti-collision devices is something that has been long awaited and overdue. It is very welcome and it has been introduced in certain routes of the area. I would like this to be introduced in the West Central Railway System also.

Mr. Chairman, Sir, in spite of a very good and well crafted Budget, there are certain areas of concern for the Railways. The operating ratio has reached 92 per cent which is worrisome. It has risen from 76 per cent 92 per cent over the last four to five years. Growth in freight traffic is 4 per cent and if we compare this to the national growth of 8 to 9 per cent, then this is also a cause for worry. Freight

accounts for about 65 per cent of the railway revenue and the good thing is that the freight rates have not been increased as our freight rates are the second highest in the world after Germany. It is three times the rate of China. We must keep in mind that Railways are continuously competing with fast developing highway system.

MR. CHAIRMAN : If you have any problems relating to your constituency you may refer to them.

SHRI IJYARAJ SINGH : The Railways also must ensure that adequate number of rakes is available for transportation of items like fertilizer which is in great demand, especially in our area during the times of need of farmers. The quality of services offered by Railways has to be looked into with great care as it is vital, since the Railways are trying to attract users both need based as well as tourists. Let us remember that the value of money is what is most important here. Our standards of Railways and quality will always be compared with that certain countries like China with whom we are measured as per growth and future potential. The images that we see of Chinese railway stations and railways are mind boggling to say the least – they are that good. We have to have the commitment and desire to be just as good, if not better. We must make sure on all the promises that we have made so far.

Mr. Chairman, Sir, finally, I would like to conclude and thank the hon. Minister of Railways for the Budget and commend the Railway Budget.

श्री अर्जुन राय (सीतामढ़ी): सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे वर्ष 2011-12 के रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। माननीय मंत्री जी ने अब तक के सबसे अधिक 57 हजार करोड़ रुपये के रेल बजट में सामाजिक परिप्रेक्ष्य पर जो ध्यान दिया है, उसके लिए भी मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं।

सभापति महोदय, माननीय मंत्री जी ने गुरु रविन्द्रनाथ ठाकुर और विवेकानंद जी के नाम से ट्रेन चलाने की भी बात की है। इसके साथ ही इन्होंने वरि-ठ नागरिकों को 30 से 40 प्रतिशत तक किराये में रियायत और विकलांग लोगों के लिए भी राजधानी तथा शताब्दी में मदद देने की बात की है, उसके लिए भी मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। मैं अपने क्षेत्र से जुड़े हुए कुछ महत्वपूर्ण सवालों की ओर भी माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं।

Comment [r84]: cd by a5

माननीय मंत्री जी ने अपने भा-ण के पेज-2 पर लिखा है कि यात्रियों की अधिक मांग जैसे सवारी डिब्बों, मेमू, डेमू आदि को पूरा करने के लिए रेल आधारित इंडस्ट्रीज स्थापित करने का निर्णय लिया गया है। इसके लिए आप धन्यवाद के पात्र हैं। माननीय मंत्री जी मैं आपका ध्यान बिहार के भारत वैगन की ओर ले जाना चाहता हूं, जो मुजफ्फरपुर में स्थित है जहां मेरा घर है, की 50 से 70 रेल वैगन्स प्रति माह बनाने की क्षमता है। पहले यह कारखाना हैवी इंडस्ट्रीज के अंतर्गत आता था। सभापति महोदय, जब बिहार और झारखण्ड एक था, तो आप वहां से मंत्री हुआ करते थे, हम लोगों के नेता होते थे, हम लोग एक ही पार्टी में होते थे। रघुवंश बाबू ने भी चर्चा की है। वर्ष 2008 में इस कारखाने को हैवी इंडस्ट्रीज से रेलवे ने ले लिया और सेम फैशन की दो कंपनियां जो पश्चिम बंगाल में हैं, बर्न स्टैण्डर्ड कंपनी और ब्रैटवेथ कंपनी लिमिटेड, को वर्ष 2010 में आपने हैवी इंडस्ट्रीज से रेलवे में लेने का काम किया। बहुत अच्छा काम किया, पूरे देश में इसकी सराहना हुई है। इन कंपनियों के कर्मचारियों का वेतन भी आपने रिवाइज कर दिया है, अब आप उनको 19000 रुपये से लेकर 22000 रुपये वेतन देना आरंभ किया है। लेकिन इसी तरह की जो दूसरी कंपनी है, उसके 900 कर्मचारियों की यह स्थिति है कि 6000 रुपये वेतन पर अपना जीवनयापन कर रहे हैं। उसमें राशि नहीं दी जा रही है।...(व्यवधान) मैं भारत वैगन की बात कर रहा हूं, जो बिहार के मुजफ्फरपुर और मोकामा में है। इसमें 900 कर्मचारी हैं। जब हम लोग मीटिंग करते हैं, तो सब घेर लेते हैं।...(व्यवधान) सेम स्थिति में वेस्ट बंगाल में आपने किया है।...(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी: लालू जी के टाइम में किया गया था?...(व्यवधान)

श्री अर्जुन राय : लालू जी ने टेकओवर किया था और आपके समय में पश्चिम बंगाल में हुआ था।...(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी: मैंने जब किया, तो मैंने उसको सुधारा। अगर पहले ही सुधारते तो यह भी हो जाता।...(व्यवधान)

श्री अर्जुन राय : मैं चाहता हूं कि आप जब जवाब दें, तो इसके बारे में आश्वासन दें। 900 लोगों के परिवार भुखमरी की कगार पर हैं। आपका यह आश्वासन आ जाए कि जिस प्रकार वेस्ट बंगाल की दोनों कंपनियों को आपने ताकत देने का काम किया, उनके कर्मचारियों का वेतन रिवाइज कर दिया, उसी तरह इसी देश में रहने वाले भारत वैगन के कर्मचारियों को न्याय क्यों नहीं मिल रहा है? आप नई इंडस्ट्री लगाने की बात कह रही हैं, 50 से 70 वैगन्स प्रति माह आप उस पुरानी इंडस्ट्री से प्राप्त कर सकते हैं, उसको ताकत नहीं दी जा रही है, उसको आपके द्वारा कोई राशि नहीं मिल रही है, जिसकी वजह से उसका उत्पादन घटकर पांच से छः वैगन प्रति माह हो गया है। यह बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न है बिहार के लिए और रेलवे के लिए।

पेज-11 पर माननीय मंत्री जी ने लिखा है कि 336 स्टेशनों को आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित करने की सूची में शामिल किया गया है और इसमें जनप्रतिनिधियों के सुझावों को लेने का काम हुआ है। माननीय मंत्री जी से मेरी मुलाकात नहीं हो सकी, इसलिए मैंने रेलवे बोर्ड के चेयरमैन से मुलाकात की। मैं रेलवे कंवेंशन कमेटी का मेंबर हूं, जिसकी चर्चा माननीय मंत्री जी ने की थी। मैंने चेयरमैन, रेलवे बोर्ड को जनकपुर रोड स्टेशन, जो जनकपुर जाने का स्टेशन है, मां जानकी का जन्मस्थल है, उसको आदर्श स्टेशन में शामिल करके, उसके इंफ्रास्ट्रक्चर और डेवलपमेंट के लिए लिखकर दिया, लेकिन उसे इसमें शामिल नहीं किया गया। अगर शामिल नहीं किया गया, तो मैं आपसे आग्रह करता हूं कि इसको शामिल करने की कृपा करें। साथ ही मल्टी-फंक्शनल कांप्लेक्स, जो बहुत सारी जगहों पर, 160 के अलावा भी आपने दिए हैं, मां जानकी की जन्मधरती, मां सीता की जन्मधरती सीतामढ़ी जहां से मैं सांसद हूं, के लिए एक मल्टी-फंक्शनल कांप्लेक्स की स्वीकृति दी जाए। इस देश ही नहीं दुनिया भर में महिलाओं की, नारी की अगर कोई पहचान है, तो वह माता सीता है और उस धरती पर आप महिला मंत्री भी हैं, मैं चाहता हूं कि वहां के लिए एक मल्टी-फंक्शनल कांप्लेक्स की स्वीकृति दें।

मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी रेल लाइन 60 किलोमीटर है, वर्ष 1997 में इसका कार्य आरंभ हुआ। रघुवंश बाबू इसकी चर्चा कर रहे थे। इसका काम अंतिम स्टेज में है, 80 करोड़ रुपये की इसकी डिमाण्ड थी। माननीय मंत्री जी एक साल में 1000 किलोमीटर नई रेल लाइन बनाने का कमिटमेंट किया है, इसमें 60 किलोमीटर लाइन यही शामिल हो जाएगी। मात्र 80 करोड़ रुपये की डिमाण्ड थी। आपने वर्ष 2011-12 में उसके लिए मात्र 26 करोड़ रुपये उपलब्ध कराए हैं।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : प्लीज कंक्लूड कीजिए।

श्री अर्जुन राय : महोदय, मैं नया सदस्य हूं, कम मौका मिलता है। मैं दो मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूं।

Comment [r85]: cd. by b5

मैं अपनी बात दो मिनट में समाप्त कर दूंगा। अगर रेल मंत्री जी 80 करोड़ रुपए दे देती हैं तो निश्चित रूप से इस साल दिसम्बर तक वह परियोजना पूरी हो जाएगी। अगर आप मुख्य मंत्री बन जाती हैं, तो आपकी पार्टी से जो भी रेल मंत्री बनेगा, वह उस परियोजना का उद्घाटन करने जाएगा। इस तरह आपके नाम पर 1000 किलोमीटर में यह 60 किलोमीटर भी जुड़ जाएगा।

दूसरा महत्वपूर्ण वि-नय यह है कि सीतामढ़ी-निर्व्वली रेल लाइन की घो-णा 2008 में हुई थी, चाहे कोई भी रेल मंत्री उस समय रहे हों। उस 100 किलोमीटर से अधिक रेल लाइन के निर्माण के लिए सिर्फ एक करोड़ रुपए इस रेल बजट में दिए गए हैं। हम चाहते हैं कि इसमें पर्याप्त राशि देकर इसे शुरू किया जाए।

इसी तरह सीतामढ़ी-नई दिल्ली के बीच एक गरीब रथ सेवा चालू किया जाए। बरगनिया-समस्तीपुर के बीच एक डीएमयू चलाई जाए। दरभंगा से कोलकाता और दरभंगा से मुम्बई तक ट्रेन जाती हैं। उन्हें अगर 50 किलोमीटर और बढ़ा दिया जाए तो सीतामढ़ी से चालू हो जाएंगी। सीतामढ़ी में देश-विदेश से बड़ी तादाद में पर्यटक आते हैं, इससे उन्हें आने-जाने में काफी सुविधा हो जाएगी। लिच्छवी ट्रेन के दो ट्रैक हैं। एक और बढ़ा दिया जाए, क्योंकि अभी भी यह आठ-नौ घंटे तक लेट हो जाती है। सीतामढ़ी स्टेशन पर वाशिंग किट नहीं है, जिसकी वजह से सफाई का काम नहीं होता है और ट्रेन परिचालन में दिक्कत होती है। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि वहां वाशिंग किट की व्यवस्था करा दें।

इन्हीं बातों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और आपने मुझे समय दिया, उसके लिए आपका आभार प्रकट करता हूं।

SHRI KABINDRA PURKAYASTHA (SILCHAR): Mr. Chairman, Sir, I rise to speak on the Railway Budget presented before the House by the hon. Railway Minister.

I come from Silchar of Assam. It is just on the border of Bangladesh. Naturally, whatever I would say would be mostly regarding the North-East of India. North-East of India is the most backward area of the country. The communication system is in worst condition. Rural people are mostly dependent on the railways, but the railway network in the North-East is not at all sufficient. Of course, in Assam there are several lines, but in other States of the North-East the railway network is not at all sufficient. This is the position of the railways in the North-East.

I will not speak for long. I would like to speak only about one thing because of which we are suffering very much. That is about the gauge conversion from Lumding to Silchar. The foundation stone was laid in 1996 and it was scheduled to be completed in 2007. Now, it is 2011, but unfortunately not even forty per cent of the work is completed. This is the situation there. The trains which are now running in this meter gauge line are also not regular. Experts say that it is not wise to construct broad gauge line parallel to the existing meter gauge line. They also opine that the tunnels which are already constructed are not safe. So, all these points should be considered.

It is said that there are several reasons for the delay in gauge conversion work. One is, frequent law and order problems; second is, there are no roads for carrying necessary goods by the side of the railway line; third is, the Army authorities say that the land through which this broad gauge line will be constructed belongs to them and they are not ready to part with that land; and fourth is, the Forest Department authorities are also objecting to the construction work saying that some of the lands belong to them. These are the reasons put forward by the railway authorities. I would request the hon. Minister to see that these problems are sorted out.

I want to say that Lumding – Silchar railway line is the life line of that zone. Unless the gauge conversion work in this portion is completed, any fund allotted or work executed in the States of Tripura, Mizoram, Manipur and else where in Assam will be of no avail and meaningless for want of direct link.

Comment [r86]: Contd. By C5

That is why, without providing the broad gauge conversion from Lumding to Silchar, if further works are carried out, then it will be meaningless because trains will not run to all the places. That is why, in my opinion, due importance should be given for completion of the works.

Sir, further regarding the gauge conversion from Lumding to Silchar and other places, as per your Budget, the latest anticipated cost is Rs. 4,255.17 lakh and the approximate expenditure to the end of 2010-11 is Rs.2,741.68 lakh. (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : There is no need of going so much into the details. The Minister of Finance has given a package of Rs. 8,000 crore to the North East.

SHRI KABINDRA PURKAYASTHA : So, I would request the hon. Minister of Railways to take a sympathetic view so that the work should not be disturbed. … (*Interruptions*)

Sir, I have several demands. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: You can handover these demands to the hon. Minister.

… (*Interruptions*)

SHRI KABINDRA PURKAYASTHA: Yes, Sir. I will hand over my request to the hon. Minister.

सभापति महोदय : श्री हेमानंद बिसवाल जी, आप अपनी सीट से थोड़ा आगे आ जाइये।

श्री हेमानंद बिसवाल (सुन्दरगढ़): मैं भी वही कहने वाला था। हमारे यहां कहावत है कि "failure is the pillar of Success but in my case pillar is the failure of my success." So, only for that, I would like to speak from seat number 272. रेल बजट पर आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूं। मैं आपको धन्यवाद देता हूं। आज रेल बजट पर चर्चा हो रही है, रेल बजट बहुत अच्छे ढंग से बनाया हुआ है और बहुत अच्छी बातें इसमें शामिल की गयी हैं। बजट में

यात्रियों पर टैक्स बढ़ाने का प्रस्ताव नहीं है, इसलिए माननीय मंत्री जी का मैं बहुत आभारी हूं। व-र्ा 2011-2012 के बजट में 8 नयी ट्रेनें चलायी हैं जिनमें से 6 एक्सप्रेस और 2 पैसेंजर ट्रेनें चलाने का जो ऐलान किया है उसके मैं आभारी हूं। संभलपुर-निजामुद्दीन गाड़ी के एक्सटेंशन के लिए जो प्रस्ताव दिया है, उसके लिए भी मैं आभारी हूं। 9 ट्रेनों का रूट परिवर्तन किया गया है और सब की सब उड़ीसा होकर जा रही हैं, जिसमें से हावड़ा-सिकंद्राबाद, हैदराबाद-दरभंगा वाया झरसूड़ा, हावड़ा-तिरुपति, रांची-पूणे, दीघा-विशाखापटनम,

Comment [I87]: Cd by D5

20.00 hrs.

पुरुलिया-वेलुपुरम, डिब्रूगढ़-कन्याकुमारी आदि में रूट परिवर्तन किया गया और वाया उड़ीसा हो कर जा रही हैं, इसके लिए मैं आभारी हूं, लेकिन मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि सबसे ज्यादा रेवेन्यु पश्चिमी उड़ीसा में राउरकेला है और झारसुगड्डा से आगे है ।

सभापति महोदय: मैं सदन से अनुमति लेना चाहता हूं कि हमने आठ बजे तक हाउस के समय को बढ़ाया था, लेकिन अभी पांच-छह माननीय सदस्यों ने अपनी बात कहनी है। अगर सदन की राय हो तो समय को साढ़े आठ बजे तक बढ़ा सकते हैं।

कुछ माननीय सदस्य : जी हाँ, ठीक है।

श्री हेमानंद बिसवाल : राउरकेला को स्टील सिटी बोलते हैं। एक नई स्टील सिटी झारसुगुडा है। इन दोनों का रेवेन्यु देखेंगे, तो सबसे ज्यादा रेवेन्यु हम देने वाले हैं। झारसुगुडा से बंदोमुंडा बिस्रा, जो उड़ीसा का बार्डर है, अगर देखें तो एक साल से ज्यादा हो गया है there is no direct communication from Rourkela, Bisra, Rajgangpur, Garposh, Bamra, etc. These are all falling under my constituency. दिल्ली या मुम्बई के लिए कोई भी ट्रेन नहीं है, क्योंकि सभी सभी ट्रेनें कट आफ कर झारसुगुडा से डायवर्ट हो कर बिलासपुर हो कर जा रही हैं। आपकी कुछ ट्रेनें खड़गपुर से डायवर्ट हो कर जा रही हैं। इस इलाके के लोग जो सबसे ज्यादा रेवेन्यु दे रहे हैं, भारतव-र्ा की राजधानी दिल्ली आने के लिए इनके पास कोई सुविधा नहीं है। जो पहले सुविधा थी, वह एक साल पहले बंद हो गई है। इस वि-ाय पर कार्यवाही करनी सबसे जरूरी है।

कुमारी ममता बनर्जी : क्या भुवनेश्वर से राजधानी नहीं चलती है?

श्री हेमानंद बिसवाल: महोदया, वहां से डायरेक्ट नहीं है। All these trains are diverted from Cuttack.… (*Interruptions*)

KUMARI MAMATA BANERJEE: That is all right. The Rajdhani Express is there. The trains go throughout the country.… (*Interruptions*)

श्री हेमानंद बिसवाल : मैं बहुत आभारी हूं कि बजट में 732 करोड़ रुपयों का प्रोविजन दिया गया है और इसी में ऑन गोइंग प्रोजेक्ट्स को फंड दिया गया है। नई ट्रेन्स की व्यवस्था के लिए वर्ष 2009-10 में पांच रेलवे लाइन के लिए और वर्ष 2010-2011 में सात नई रेल लाइन के लिए, यह प्रस्ताव हाउस में दिया गया है, लेकिन जितने प्रस्ताव पहले दिए गए थे, उन पर कोई काम नहीं हुआ है।

सभापति महोदय : आप अपनी बात समाप्त कीजिए और जो भा-ण बच गया है, उसे आप माननीय मंत्री जी को दे दीजिए।

श्री हेमानंद बिसवाल : पिछले बजट की पांच रेल लाइन के सर्वे का काम पूरा हो गया है, लेकिन काम शुरू नहीं हुआ है। हमने एक नई रेल लाइन का प्रस्ताव दिया है वह झारसुगुडा सुन्दरगढ़ कुनकुरी अम्बिकापुर। इस बारे में चर्चा भी हो चुकी है तथा मैं उसे दोहरा रहा हूं, क्योंकि ये ट्रेन सुन्दरगढ़ हो कर जाएगी, जब 2009 में ममता जी ने बजट पेश किया था, तब कहा था कि ट्राइबल एरिया और पिछड़े एरिया को ज्यादा ध्यान में रखा जाएगा। मैं इसीलिए कह रहा हूं क्योंकि सुन्दरगढ़ ट्राइबल डिस्ट्रिक्ट है।

सभापति महोदय : बिसवाल जी, आप अपने बेचे हुए सुझाव मंत्री जी को दे दीजिए।

रामकिशुन जी, आपकी पार्टी का समय समाप्त हो गया है, लेकिन फिर भी मैं आपको बोलने के लिए समय दे रहा हूं। You will have to finish your speech within these three minutes.

Comment [I88]: Fld.

श्री रामकिशुन (चन्दौली): माननीय सभापति महदोय, आपने 2011-2012 के रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूं। मैं रेल मंत्री जी को भी बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं कि आपने जनकल्याणकारी नीतियों के तहत एक अच्छा रेल बजट पेश किया है और आम जनता के कल्याण के लिए लाभ कमाने के उद्देश्य से आपका बजट कम और समाज कल्याण के उद्देश्य से ज्यादा है।

मैं जिस जनपद और जिस प्रदेश से आता हूं, वह आप सब लोग जानते हैं। बनारस और चंदौली जनपद है। रेल के विस्तार में उसके भू भाग क्षेत्र का बड़ा महत्वपूर्ण स्थान है। लेकिन अफसोस होता है कि देश के कोने कोने से हमारी ट्रेनें और सवारी गाड़ियां मुगल सराय बनारस से होकर गुजरती हैं। लेकिन उन क्षेत्रों के विकास के लिए जो कार्यक्रम होना चाहिए, उस प्रकार से नहीं होता है। इससे थोड़ा दुख होता है।

मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदया से निवेदन करूंगा कि उसके वि-नय में हमें बहुत ज्यादा नहीं बताना है।

रेलवे एशिया का सबसे बड़ा यार्ड मुगलसराय है लेकिन जनपद मुख्यालय जनपद चंदौली में ओवरब्रिज नहीं है। आपकी तीन रेलवे लाइनें उस मुख्यालय से लगी हुई हैं।...(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी: राज्य सरकार को प्रस्ताव देना है।

श्री रामकिशुन : दीदी, आप जनपद मुख्यालय पर ओवरब्रिज की घो-णा कर दें तो मैं अपना पूरा भा-नण ही बंद कर दूंगा।

कुमारी ममता बैनर्जी : स्टेट गवर्नमेंट को प्रपोजल देना है।...(व्यवधान)

श्री रामकिशुन : राज्य सरकार कोई प्रस्ताव न दे लेकिन दीदी, मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आप राज्य सरकार से एक तरह से प्रस्ताव मंगवा लें।...(व्यवधान)

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : चंदौली क्रॉसिंग पर एक घंटा रुकना पड़ता है।...(व्यवधान)

श्री रामकिशुन : 30-35 एमपीज वहां से ट्रेन पकड़ते हैं। 6 राजधानियां जाती हैं लेकिन वहां का रिटर्निंग रूम, वहां की रेलवे कॉलोनी जहां 14000 रेल कर्मचारी, उनके आवासों की व्यवस्था और जो कॉलोनियां और जो पार्क हैं, उनकी दुर्दशा हो रही है। एक क्षेत्र जनपद वाराणसी है। फुलवरिया और मानस नगर में रेलवे कर्मचारी आकर बसे हुए हैं। उनके जाने का रास्ता नहीं है। अब तक आधा दर्जन लोग रेलवे लाइन को क्रॉस करने में कट गये हैं। हावड़ा से लेकर मुगलसराय के आगे तक तीसरी, चौथी और पांचवी रेलवे लाइन बिछाने जा रहे हैं। अगर वह लाइन भी रेलवे के समानान्तर बिछ गई तो हमारा ओवरब्रिज न होने से जनपदवासियों को कितनी दिक्कत होगी, इसका अंदाजा आप स्वयं लगा सकते हैं। जिस धरती पर लाल बहादुर शास्त्री पैदा हुए, महात्मा गांधी जी का पार्क स्थल है, उसको भी रेल के अधिकारियों ने बंद कर दिया और शास्त्री जी के जन्मस्थान में कुछ विकास करने का काम नहीं हुआ। हमने बहुत सा इतिहास और भूगोल सुना है। आप रोकेंगे तो मैं चुप हो जाऊंगा।...(व्यवधान)

सभापति महोदय: रामकिशुन जी, मैं आपके भा-नण से बहुत प्रभावित हो रहा हूं । लेकिन मैं यह सोच रहा हूं कि आप बहुत इमोशनली बोल रहे हैं। आप फोर्सफुली डिमांड कर दीजिए।

श्री रामकिशुन : नहीं, मैं इमोशनली नहीं बोल रहा हूं। जो जनपदवासियों का दर्द है, मैं उसके बारे में यहां बता रहा हूं। आप समय देंगे, आपकी मर्जी है। जो हमारा उत्तरदायित्व है, उसका निर्वहन करने के लिए मैं सदन में आया हूं और उन कर्तव्यों का पालन करते हुए इस सदन में मैं अपनी बात रखना चाहता हूं। मैं ममता दीदी जी से आपके माध्यम से निवेदन करूंगा कि अगर थोड़ी इस तरफ निगाह हो जाए तो

मुगलसराय से आने जाने के लिए जो कोई ट्रेन नहीं चलती है, लखनऊ-बरूना एक्सप्रैस, अगर बनारस से लखनऊ जाती है, अगर उसे कानपुर तक आप बढ़ा रही है और उसको अगर मुगलसराय से कर दें तो आसपास के कई जनपद के लोग उससे प्रभावित हो जाएंगे और आधा घंटा या एक घंटा उस ट्रेन का विस्तार हो सकता है।

इसी प्रकार से अपने क्षेत्र की कुछ महत्वपूर्ण चीजें मैं बताना चाहता हूं। मुख्य रेलवे मंडल जो चंदौली स्टेशन से दूर है जहां मुख्यालय है, जो मैंने आपसे कहा कि वहां ओवरब्रिज की एक गंभीर समस्या है, उसे बनवाने का काम करें । मुगल सराय में 14,000 रेलवे कर्मचारी हैं। अस्पताल की अत्यधिक आधुनिक सुविधाएं नहीं मिल पाती हैं जिसके कारण उन्हें इलाज के लिए हावड़ा जाना पड़ता है। मैं चाहता हूं कि इस ओर आपकी विशेा कृपा हो जाए। मुगल सराय में स्टेडियम बहुत अच्छा बना हुआ है, हम आपको बताते हैं कि उसका एक दिन का किराया 45,000 रुपए है। पूरे रेल मंडल में इतना किराया नहीं जितना मुगल सराय में है। अगर कोई नौजवान इसे आयोजन के लिए लेना चाहता है तो उसे यह देना पड़ता है। आप महत्वपूर्ण चीजों को विकास के लिए स्वीकार करें।

फ्रेट कोरीडोर योजना में किसानों की जमीन जा रही है। रेलवे कालोनियों के पास धरना, छीतमपुर, हृदयपुर के किसानों की जमीन ली गई है, अभी तक 16 किसानों को नौकरी दी गई शेा को नहीं दी गई। मैं आपको फ्रेट कोरीडोर योजना के लिए धन्यवाद देता हूं कि आप किसानों की जमीन नही ले रही हैं, रेलवे की जमीन ले रही हैं, थोड़े बहुत किसान देने को तैयार हैं। आप यार्ड बनाने जा रही हैं, जो यार्ड पहले से मौजूद था उससे बड़ा एक और यार्ड मुगलसराय में किसानों की जमीन लेकर बनेगा तभी आप उसका उपयोग कर पाएंगी। मैं चाहता हूं कि इसे ध्यान में रखते हुए उन किसानों को नौकरी देने का प्रावधान करें। रेलवे इंटर कॉलेज की जमीन बहुत है। आप इसका विस्तार कर दें। अगर हो सके तो एक महाविद्यालय बना दें क्योंकि रेल कर्मचारियों की संख्या ज्यादा है। अगर आप इसे करती हैं तो निश्चित तौर से यह महत्वपूर्ण निर्णय होगा।

महोदय, गया, पटना रेल लाइनों पर जगह-जगह समपार बने हैं। प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना के अंतर्गत दोनों तरफ सड़कें बन गई हैं, यदि इन पर रेलवे गेट बन जाए तो हम इनका ठीक ढंग से उपयोग कर सकते हैं। मुगल सराय सबसे बड़ा एरिया है, आप इसके विकास के लिए जितना संभव हो सके क्योंकि यह रेलवे के विकास में बहुत महत्वपूर्ण स्थान रखता है। आप इस क्षेत्र के विकास के लिए एक सर्वे

टीम भेज दीजिए, रेलवे बोर्ड के लोगों को भेज दीजिए, इसे दिखा लीजिए और स्वयं नियत कर दीजिए। मैं अपनी बात इसी के साथ समाप्त करता हूं।

कुमारी ममता बनर्जी: डीएफसीसीएल में फ्लाई ओवर का प्लान हो गया है।

डॉ. प्रभा किशोर तावियाड (दाहोद): महोदय, मैं आपकी बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे रेलवे बजट की चर्चा में बोलने का मौका दिया। मैं ममता दीदी की बहुत शुक्रगुजार हूं कि उन्होंने दाहोद की तरफ बहुत ध्यान दिया है। मैं अभी सुन रही थी कि कोई कह रहा था कि आम आदमी का मतलब बेंगाली होता है। ममता दीदी ने किराया न बढ़ाते हुए गरीब और मिडल क्लास लोगों की तरफ पूरा ध्यान दिया है। इसमें वित्त मंत्री, माननीय प्रधानमंत्री जी का पूरा सहयोग है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करती हूं कि 17 साल से दाहोद में अंडरब्रिज का कार्य नहीं हो रहा था, इसे दीदी ने करके दिखाया है। पिछले बजट में बलसाड पुरी एक्सप्रेस एनाउंस की गई थी, यह बलसाड से पुरी, रतलाम होते हुए जाती है, माननीय मंत्री महोदया ने दाहोद में स्टापेज दिया। दाहोदवासी जगन्नाथ पुरी यात्रा के लिए बहुत शुक्रगुजार हैं।

Comment [r89]: Cd byg4

दीदी आपने आम लोगों की बातें सुनते हुए हमारे पूरे दाहोद के आसपास की ट्राइबल बैल्ट की बातों को ध्यान में रखते हुए गरीब रथ का जो स्टापेज दिया, उसके लिए मैं आपकी बहुत शुक्रगुजार हूं। दीदी ने उदयपुर-बांद्रा ट्रेन जो ट्राई-वीकली अनाउंस की है, मैं इसके बारे में आपको एक सुझाव देती हूं कि जो ट्रेन बांद्रा से उदयपुर जाती है, वह श्रीनाथद्वारा, जो लॉर्ड कृ-ण का टैम्पल है और उनके दर्शन के लिए हमारे यहां से बहुत सारे लोग बार-बार जाते हैं। वहां के लिए दीदी ने जो ट्राई-वीकली ट्रेन अनाउंस की है, मैं उन्हें एक सुझाव देती हूं कि वह उस ट्रेन का स्टापेज दाहोद को दें। इसके अलावा बांद्रा-अजमेर ट्रेन तीन दिन चलती है, उसका भी आपने दाहोद में स्टापेज दिया। इससे हम अजमेर शरीफ जा सकते हैं। उसमें से दस डिब्बे उदयपुर की ओर जाते थे और दस डिब्बे अजमेर शरीफ जाते थे। यदि हमें तीन दिन बांद्रा-अजमेर वाली ट्रेन मिल जाए और उसे अलग-अलग दिन जोड़ दिया जाए तो लार्ड कृ-ण का जो धाम श्रीनाथद्वारा है, वहां हमें छः दिन जाने के लिए मिल जायेगा और हमारे यहां के बहुत सारे लोग वहां लगातार जा सकेंगे।

इसके अलावा बलसाड-बड़ौदा के बीच में एक इंटरसिटी ट्रेन थी, उसे आपने दाहोद तक बढ़ाया है, इसके लिए मैं आपकी बहुत आभारी हूं। लेकिन मैं आपसे एक निवेदन करना चाहती हूं कि हमने आपसे एक मेमू ट्रेन मांगी है, जो आणंद और गोधरा के बीच केवल 90 किलोमीटर में चार चक्कर लगाती है। हम आपसे मांग करते हैं कि यदि उसे दाहोद तक बढ़ा दिया और इस ओर अहमदाबाद तक बढ़ा दिया जाए तो हमारे जो ट्राइबल लोग हैं, जो मजदूरी करने के लिए जाते हैं, उन सब लोगों को बहुत फायदा होगा और आणंद और अहमदाबाद में पढ़ने के लिए बहुत लोग जाते हैं, वे 11 बजे अहमदाबाद पहुंच जाएं, इसलिए उसकी रीशेड्यूलिंग बहुत जरूरी है।

माननीय मंत्री जी मैं आपका बहुत आभार व्यक्त करती हूं कि आपने दाहोद को रियलाइज कराया कि आप आम आदमी के साथ हैं। आपका ममता भरा हाथ हमारे कंधे पर रहे, यही हमारी कामना है। धन्यवाद।

सभापति महोदय : डा.प्रभा जी, कभी चेयर को भी धन्यवाद दिया करें।

श्री घनश्याम अनुरागी (जालौन): माननीय सभापति महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट जैसे महत्वपूर्ण वि-नय पर सदन में बोलने का मौका दिया। जो रेल बजट व-र्ा 2011-12 में पेश हुआ है, हम उसके लिए माननीय रेल मंत्री जी का बहुत आभार व्यक्त करना चाहते हैं। निश्चित तौर पर इस रेल बजट में करोड़ों-करोड़ गरीब लोगों का ध्यान रखा गया है। चूंकि पूरे देश में आज निश्चित रूप से यह चर्चा हो रही है कि रेल बजट में यात्री किराया नहीं बढ़ाया गया है, मैं इसे बहुत अच्छी बात मानता हूं। माननीय मंत्री जी ने पिछले व-र्ा कहा था कि रेलवे कोई आय का स्रोत नहीं है। केवल पैसा कमाने के लिए रेलवे आय का स्रोत नहीं है। यह गरीबों की सुविधाओं के लिए है, जनसाधारण के लिए है, आज पूरे देश के लोग रेलवे पर आशाएं टिकाए हुए हैं।

सभापति महोदय : अनुरागी जी, आप समस्याओं पर आइये।

श्री घनश्याम अनुरागी : मेरे क्षेत्र की समस्याएं बहुत छोटी-छोटी हैं। मेरे क्षेत्र में पिछले व-र्ा 2009-10 में मेरे आग्रह पर झांसी से कानपुर रेलवे लाइन का दोहरीकरण का सर्वे स्वीकृत हुआ था। व-र्ा 2010-11 में हमारे आग्रह पर हमारे क्षेत्र में चार सर्वे स्वीकृत हुए थे, प्रथम कौंच से फफूंद, दूसरा भिंड से महोबा और तीसरा हमीरपुर रोड से हमीरपुर और चौथा उरई से जालौन। माननीय मंत्री जी से हमें आश्वासन दिया था और कहा था कि निश्चित तौर पर हम आपकी इन योजनाओं के लिए कुछ न कुछ बजट रिलीज कर देंगे। लेकिन कुछ कारणों से नहीं हो पाया। मेरी समझ में नहीं आया कि यह क्यों नहीं हो पाया। लेकिन 190 की सूची में जो घो-णा की गई है, उसमें हमारे यहां के लिए तीन सर्वे कम्पलीट हो गये हैं और कहा गया कि हम व-र्ा 2012 के प्लान में इन्हें भी ले लेंगे। यह भी कहा गया है कि 2012 में झांसी से कानपुर, कौंच से दिबियापुर और हमीरपुर रोड से हमीरपुर को 12वीं योजना में रख दिया जायेगा। माननीय मंत्री जी भिंड से महोबा और उरई से जालौन इसमें रह गया है। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आप इनका भी सर्वे जल्दी कराने की व्यवस्था करें और इन्हें सिर्फ 12वीं योजना में रखा ही न जाए, बल्कि इन पांचों कार्यों को कराने की अगले बजट में सहमति प्रदान की जाए। उरई में ओवर ब्रिज की भी मैं आपसे लगातार मांग कर रहा था और मैंने आपसे पुखरांय, कालपी, उरई, एंट, पूंच, मोट और एवं सुमेरपुर मौदहा में ट्रेन के स्टापेज की मांग की थी, जिनके बारे में आपने मुझे आश्वासन दिया था कि आप इन कामों को भी कर देंगी। इन स्टापेज के लिए डीआरएम, झांसी एवं जीएम, इलाहाबाद की स्वीकृति है। लेकिन उपरोक्त काम अभी तक नहीं किये गये हैं। यह खेद का वि-नय है। कृपया इन्हें भी शीघ्र करने की कृपा करें। आपने मुझे यह कहा था कि आप विश्वास रखो मैं उरई एवं झांसी के ओवरब्रिज के काम को स्वीकृत कर दूंगी। आपने यह कर दिया, हम इसके लिए भी आपको धन्यवाद देते हैं।

मैं बुंदेलखंड का रहने वाला हूं।

Comment [BS90]: (cd. by h5)

देश में सब से ज्यादा पिछड़ा हुआ और गरीब इलाका है। आपने आश्वासन दे दिया कि कर देंगे, इसके लिये हम आपके आभारी हैं। हमें उम्मीद है कि आप भले न करें लेकिन उम्मीद दी है। आपने रेल बजट भा-ण दिया, कहा, और आश्वासन दिया, काम भी किया, लेकिन रेल विभाग के अधिकारी जानबूझकर जी.एम. और डी.आर.एम. स्तर के अधिकारी सर्वे लिख देते हैं, संस्तुति करते देते हैं लेकिन रेलवे बोर्ड के अधिकारी द्वारा काम नहीं करते हैं और ट्रेनें भी नहीं रोकते है। हम इसके अलावा कुछ नहीं मांगते हैं। इतना ही मांगते हैं कि केवल दो-चार ट्रेनें ही रोक दी जाये। वहां से प्रस्ताव आता है और आप आश्वासन देती हैं लेकिन रेलवे बोर्ड में शंकर जी की पिंडी की तरह चक्कर लगाने पड़ते हैं, लेकिन वे फिर भी काम नहीं करते हैं। मैं प्रार्थना करूंगा कि आप थोड़ा विभाग की तरफ देंखें और रेलवे बोर्ड को ठीक करना चाहिए । जब आप आदेश करें और आपका रेल मंत्रालय आपकी बात न सुने और चार-चार घंटे रेलवे बोर्ड में बैठने के बाद भी एम.पी. को मिलने का समय न दिया जाये तो बहुत दुख होता है।

सभापति महोदय, मैंने रेल मंत्री जी को अपने संसदीय क्षेत्र जालौन अन्तर्गत स्टेशनो पर कुछ ट्रेने रोकने के लिए स्टापिजों के कुछ प्रस्ताव दिये थे, जिनकी स्वीकृति मण्डल व जोन के अधिकारियों ने दे दी थी, आपने आश्वासन दिया था कि उन जगहों पर ट्रेनें रुकवा दूंगी। मैं विनती करता हूं, चूंकि मैं कुछ नहीं मांगता हूं, हमारी रेल लाइन तो बनने का आपने आश्वासन दे दिया, लेकिन गरीब लोग ट्रेन का स्टापेज चाहते हैं, और धरना, प्रदर्शन करते हैं, तथा हम लोगों पर आक्रोश व्यक्त करते हैं। यहां तक मौदहा और भरूवा-समेरपुर स्टेशन पर अनशन पर भी बैठे हैं, वह उन्हें दिया जाये। ताकि लोग यात्रा तो कर सकें। बस किराया ज्यादा लगता है लेकिन ट्रेन पर कम लगता है।

सभापति महोदय : अनुरागी जी, आप बैठ जायें, आपकी बात रिकॉर्ड में नहीं जा रही है।

डॉ. मिनिया जी।

*(Interruptions) ...**

* Not recorded.

DR. THOKCHOM MEINYA (INNER MANIPUR): Mr. Chairman, Sir, we have heard from many learned colleagues that from those places where trains are running.

I will seek the indulgence of the House to listen me. I come from the State where no train has run so far. Anyway, I am grateful to the UPA-I when we had introduced one national project from Jiribam to Tupul, which would go to Imphal in Manipur. Our hon. Railway Minister, Mamata ji has assured that the rail will be connected to Imphal.

I would like to quote paragraph no. 19 from her Railway Budget speech. It says:

> "Northeast is our priority area and receives Government's full support. Imphal, the Capital of Manipur, will soon be connected to the railway network. I have planned in advance. Therefore, I propose to set up a diesel locomotive centre in Manipur. "

So, I would like to thank her very much for that.

There is one important issue relating to that. To connect this to Imphal *via* Tupul, we require to have the broad gauge extension from Lumding to Badarpur. This is already in the Plan but it is yet to be completed. Once it is completed and it goes to Imphal, then to Myanmar, that will be the policy which we naturally follow for the Look-East Policy.

The Railway Budget is quite balanced. I am not going into the details. There is no increase in train fare and freight fare. I would not like to mention all those things.

Coming to my original point, this particular railway project, which was the national project in the UPA-I, was targeted to be completed by 2010 in the beginning during that time. The Railway Ministry would be remember one thing that in those days I had always insisted that this project should be completed in 2009 because that was the election year for the Lok Sabha, and that could not happen. The target year had been changed to 2012. Still we are worrying about it.

Now, the target has been shifted to 2014. My request to the hon. Railway Minister and the Railway Ministry is that this project should not be further delayed because people are looking forward to see a rail coming to our State.

Comment [L91]: cd. by j5

It is due for a long time. We have not seen rail in our State. Our nearest railway stations are Dimapur in Nagaland and Silchar in Assam. From there, we have not seen any train. Most of the people in Manipur have not seen the railways. They do not know what the railways are. But once it goes through Manipur, the national integrity and all sorts of things would be improving. Our Government in Manipur, of course, has been extending full support for having railway network there.

So, with these few words, I once again thank the hon. Minister and I support this Railway Budget. I wish her all the best. .

SHRI DEEPENDER SINGH HOODA (ROHTAK): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget.

First of all, let me thank the hon. Railway Minister wholeheartedly. मैं ममता जी को बहुत-बहुत बधाई देना चाहता हूं और उनका धन्यवाद करना चाहता हूं। मुझे लगता है कि यह जो बजट है, यह वाकई में आम आदमी के हक का बजट है और यही हमारा यूपीए सरकार का मैनडेट है। इससे बड़ी बात क्या हो सकती है? मैं आदरणीया रेल मंत्री ममता बनर्जी जी को बधाई देना चाहता हूं कि यह आम आदमी के हक का बजट है। मैं पहली बार देख रहा हूं कि वाम दलों में से यहां कोई मौजूद नहीं है। सब चले गये हैं या तो वे उनके डर से चले गये हैं या फिर उन्हें अपने घर में कोई ज्यादा परेशानी हो रही है, इसीलिए चले गये हैं, मगर वे चले गये हैं, यहां कोई दिख नहीं रहा है। जब भी रेल बजट होता है तो मैं देखता हूं कि वाम दलों के बहुत से लोग यहां पर उपस्थित रहते हैं। मैं ममता जी को एडवांस में मुबारकबाद भी देता हूं और शुभकामनाएं भी देना चाहता हूं, क्योंकि यह एक ऐतिहासिक बजट है। इस बजट के तुरन्त बाद कोलकाता में जो चुनाव के परिणाम आयेंगे, उसमें वहां पर झंडा बदलने वाला है। मुझे याद है, जब मैं स्कूल का छात्र था, 90 का दशक था, मेरे पिताजी यहां पर सांसद थे। एक वक्त ममता जी लोक सभा के अंदर आयी थीं और उन्हें चोट लगी हुई थी, लेकिन वे फिर भी आयी थीं। उस समय मैं स्कूल का छात्र था और उस बात का मुझ पर बहुत प्रभाव पड़ा था। जब कोलकाता के अंदर झंडा बदलेगा और यूपीए का झंडा फहराया जायेगा तो करोड़ों लोगों को दिल से खुशी होगी। मैं उन्हें अपनी तरफ से शुभकामनाएं देना चाहता हूं। बजट बहुत अच्छा है, मगर मेरे चार सुझाव हैं, जिनसे चार चांद लग जायेंगे।

महोदय, मैं अपनी बात दो मिनट में समाप्त कर दूंगा। मैं ज्यादा लंबी-चौड़ी बात नहीं करूंगा, मैं तोड की बात करता हूं।

सभापति महोदय : मैं गिनूंगा कि चार चांद लगते हैं या नहीं लगते हैं।

श्री दीपेन्द्र सिंह हुड्डा : महोदय, मेरा पहला सुझाव है, मैं धन्यवाद करना चाहता हूं कि हमारी एक नयी रेलवे लाइन का सर्वे इस बजट में रखा गया है, जो रोहतक से वाया मेहन, हासी तक की रेलवे लाइन है। वर्ष 2002 में यह रिजैक्ट हो गयी थी, इकोनॉमिकली अनफीजेबल लाइन हो गयी थी। इस बजट में इसका दोबारा से सर्वे का प्रावधान रखा गया है, इसके लिए मैं बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं। इसके साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि सोशली डिजायरेबल प्राजेक्ट्स के अंदर अगर यह इंक्लूड हो जाये तो हमारी उम्मीद और भी बंधेगी कि जब इस सर्वे का नतीजा आयेगा तो उसके साथ-साथ कार्रवाई होकर इस पर रेल की लाइन भी जल्दी बन जायेगी। मेरा दूसरा सुझाव है कि दिल्ली से रोहतक तक की इलैक्ट्रीफिकेशन

पर तकरीबन काम पूरा हो चुका है। शकूरबस्ती दिल्ली से रोहतक की दूरी, जो मेरा लोक सभा क्षेत्र है, तकरीबन 40 किलोमीटर की है। जब एक बार इलैक्ट्रीफिकेशन का काम पूरा हो जाये तो ईएमयू की सर्विसेज इस पर जल्दी से प्रारम्भ हो जायें तो मुझे लगता है, क्योंकि डेली पैसेंजर लाखों की तादाद में हैं, उनके लिए यह एक बड़ी सुविधा होगी। इसके साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि जिस प्रकार से रेलवे का कोलकाता में और मुम्बई के अंदर लोकल ट्रेनों का प्रावधान है, खास तौर से मैंने मुम्बई का लोकल ट्रेनों का प्रावधान देखा है। दिल्ली में जो एनसीआर का क्षेत्र है, मैट्रो का विस्तार दिल्ली के अंदर नेशनल कैपिटल टैरेटरी में हुआ है मगर नेशनल कैपिटल रीजन का जो बड़ा क्षेत्र बनता है, गुडगॉव, रोहतक, पानीपत, सोनीपत, झज्झर, फरीदाबाद, इस पूरे क्षेत्र के अंदर उन्हीं लोकल ट्रेनों के अंदर तर्ज पर अगर रेलवे अपनी सर्विसेज बढ़ाने की तरफ जाये तो मुझे लगता है कि बहुत अच्छा होगा।

कुमारी ममता बनर्जी: अपने पापा को कारपोरेशन बनाने के लिए बोलो, सब हो जायेगा।

श्री दीपेन्द्र सिंह हुड्डा : ठीक है। जो उन्होंने कहा मैं वही कहना चाहता हूं कि मैडम आपसे उम्मीदें बहुत हैं, आशाएं बहुत हैं। जैसा आपने कहा, मुझे उम्मीद है कि प्रदेश सरकार भी कुछ करेगी।

कुमारी ममता बनर्जी : हम लोग पूरी मदद करेंगे।

श्री दीपेन्द्र सिंह हुड्डा : धन्यवाद। महोदय, मैंने चार सुझावों के बारे में कहा था, दो बोल दिये हैं। तीसरा सुझाव है कि सर्वे के लिए दो और रेलवे लाइन हैं, जिनके लिए मैं आग्रह करना चाहता हूं। एक दादरी से, जो भिवानी में पड़ता है, दादरी से वाया झज्झर, बिजवासन, क्योंकि बिजवासन बड़ा स्टेशन बनने वाला है, वहां से एक नया रूट बन सकता है। चौथा सुझाव झज्झर से फरूखनगर, यह बहुत ही छोटी लाइन होगी। इन दोनों का सर्वे इसमें डाला जाये, ऐसा मैं आग्रह करता हूं। बहुत से अच्छे प्रावधान हैं, मैं बहुत लंबा बोलता, आपने समय नहीं दिया, नहीं तो प्रशंसा बहुत कर सकते थे। खास तौर से भूतपूर्व सैनिकों के लिए जो प्रावधान हैं, खिलाड़ियों के लिए जो प्रावधान हैं क्योंकि बहुत से खिलाड़ी हरियाणा से आते हैं, वे कहते हैं कि या तो हरियाणा के अंदर काम करें या रेलवे के अंदर काम करें। मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं और एक बार फिर आपको बहुत-बहुत शुभकामनाएं देता हूं और एडवांस में आपको कोलकाता के नतीजों के लिए मुबारकबाद भी देता हूं।

SHRIMATI BOTCHA JHANSI LAKSHMI (VIZIANAGARAM): I rise to support the Railway Budget for the year 2011-12 presented by the hon. Railway Minister Kum. Mamata Banerjee with no increase in passenger fare for the second consecutive financial year. Introduction of business-oriented policies in the Indian Railways is highly appreciated. This shows the UPA Government's strong commitment towards growth of Indian Railways and the interest of the common man.

I appreciate Didi Ji's initiative to extend rail connectivity in socially desirable areas by introducing a new scheme, *Pradhan Mantri Rail Vikas Yojana.*

The Minister has given utmost importance to safety by introducing Anti-Collision Device and elimination of unmanned level crossing.

MR. CHAIRMAN: Lakshmi Ji, have you have got some problems in your constituency? Please narrate them.

SHRIMATI BOTCHA JHANSI LAKSHMI : I thank the Railway Minister for sanctioning 1063.78 kilometres of new lines with a cost of Rs.3,745.09 crore for my State, Andhra Pradesh, under various schemes like new lines, doubling, electrification and MMTS. Apart from the sanctioned schemes, 17 new surveys have been proposed to be taken up in 2011-12. My special thanks to the hon. Minister, Mamata Ji. I congratulate the Railway Minister for providing senior citizen concession for women from the age of 58 years.

I thank the Railway Minister for naming a train after the great Indian saint, Swami Vivekananda. On these lines, I want to make a suggestion that a train may be named after Gurajada Apparao who hails from my district. He is one of the greatest social reformers from my State. He agitated against eradication of child marriages, Kanya Shulk and anti-dowry. He was the one who supported that widows should get married and start a new life. He is a great reformer. He is the most popular poet among Telugu literature. I also suggest that when EMUs and DMUs are going to be introduced, these trains should be named after historical places, famous rivers and Sixteenth century ancient Ram Temple in my district.

I would request the Railway Minister to sanction an Electrical Loco Shed at Vizianagaram. There is a vast tract of land available at Vizianagaram for this purpose. Moreover, it is a Tri-State junction for the trains from Odisha, West Bengal and Chhattisgarh. This will provide employment opportunities to the local youth and would develop that district, which is one of the most backward districts in Andhra Pradesh. I would bring to the kind notice of the Railway Minister, Mamata Ji that an ROB at Peda Manapuram, which is an inter-State highway connecting Odisha and Andhra Pradesh in Vizianagaram District may be sanctioned in this year. All the necessary consents have been accorded by the National Highways Authority. Kindly sanction this ROB.

I would request some train stoppage of Falkanama Express at Chipurupalli and Visakha Express at Sigadam and Tatanagar to Yeshwantpur Train halt at Bobbili.

Also, my special thanks to the Railway Minister for electrification of Vizianagaram-Rayagada-Titlagarh-Raipur and a new line survey between Vizianagaram-Palasa. I also thank the hon. Railway Minister for her kind consideration to appoint ex-servicemen against suitable vacancies in the Railways.

Last time I raised this point for providing passes to journalists. I also thank the Railway Minister for providing passes to the journalists of the print and electronic media twice a year.

On behalf of my constituency people, I extend my heartfelt thanks to the hon. Minister, Mamata Didi and other Ministers of State for allocation in this year's Budget to my parliamentary constituency and also to Andhra Pradesh.

I would conclude by saying this.

Comment [m92]: Ctd. By l5

I would conclude by saying ममता दीदी, आपकी ममता हमारे राज्य पर रहे।

***श्री कमल किशोर 'कमांडो' (बहराइच):**

मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं । आदरणीया ममता दीदी ने रेल को व्यावसायिक उपक्रम न मानते हुए रेल को जनता की सेवा करने का माध्यम माना है । इसीलिए उन्होंने अत्यंत प्रतिकूल परिस्थितियों के बावजूद कोई बोझ जनता पर नहीं लादा है । देश के वरि-ठ नागरिकों का सम्मान करते हुए यात्रा में रियायत को 30 से बढ़ाकर 40 प्रतिशत कर दिया है । सीनियर सिटीजन महिलाओं को 58 व-र् की उम्र से ही रियायत देने का फैसला महिलाओं के सम्मान में किया है । समाज के सबसे असहाय वर्ग विकलांगों को राजधानी तथा शताब्दी ट्रेनों में यात्रा करने की सुविधा प्रदान करने की घो-णा की है । पत्रकारों को परिवार सहित व-र् में रियायती किराये पर दो बार सफर करने की सुविधा देने की घो-णा की है । देश के पूर्व सैनिकों को रेल में नौकरियां देने का प्रावधान किया है । रेल के विशाल नेटवर्क में 16 लाख कर्मचारी/अधिकारी कार्यरत हैं उनके बच्चों के लिए हॉस्टल बनाने का निर्णय लिया है व नई दुरांतों 3 शताब्दी तथा 13 नई पैसेंजर गाड़ियां शुरू करने का प्रस्ताव है । 236 रेल स्टेशनों को आदर्श स्टेशनों के रूप में विकसित करने का फैसला लिया है जिसमें मेरा संसदीय क्षेत्र का बहराइच रेलवे स्टेशन भी सम्मिलित है। गाड़ियों की भारी भीड़ को देखते हुए 56 नई एक्सप्रेस ट्रेनों को चलाने का वायदा किया है । कई दूरांतों ट्रेनों के फेरों में वृद्धि की गई है । नॉन एसी दुरांतो चलाने की भी घो-णा इस बजट में की गई है । माननीया रेलमंत्री जी यात्रियों के सिर पर आर्थिक बोझ बढ़ाने के बजाय यात्रियों की संख्या व माल ढुलाई को बढ़ाने का लक्ष्य बनाया है । इसी के मद्देनजर उन्होंने अनेक नई गाड़ियां चलाने तथा अनेकों गाड़ियों का फेरा बढ़ाने का फैसला किया है । यह संतुलित अर्थनीति का एक बहुत ही अच्छा निर्णय है । समाज के सबसे निचले तबके के बेघर लोगों को जो रेलवे लाइनों के किनारे सोने को मजबूर हैं, उनके लिए 10 हजार शैल्टर बनाने का निर्णय बहुत ही सराहनीय है । ई-टिकटिंग तथा गो-इण्डिया स्मार्ट कार्ड से रेल टिकटों की कालाबाजारी तथा स्टेशनों पर टिकट के लिए लम्बी कतार में कमी आएगी । अनुसूचित जाति/जनजातियों के कोटा के बैकलॉग की भर्ती के निर्णय से इन वर्गों के लोगों को अपना जीवन स्तर सुधारने में सहायता मिलेगी । खेल का स्तर सुधारने के

---

* Speech was laid on the Table

लिए एक पृथक खेलकूद कैडर बनाने का निर्णय तथा खेल अकादमियों, स्टेडियमों, बहुउद्देशीय हॉल का निर्माण करने का सराहनीय कार्य इस रेल बजट में दीदी ने किया है । रेलवे के खिलाड़ियों द्वारा देश में एशियाई व रा-ट्रमण्डल खेलों में शानदार प्रदर्शन को देखते हुए निश्चित रूप से खेल प्रतिभाएं और अधिक विकसित होगी ।

प्रमुख मांगे :-

मेरा आपसे अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र में निम्न मांगों को पूरा करने की स्वीकृति देने की कृपा करें :

जरवल से बहराइच नई रेल लाइन बनाने के लिए सर्वेक्षण की स्वीकृति दी गई थी उस रेल लाइन के निर्माण की स्वीकृति दी जाए ।

गोण्डा से बहराइच तक रेलमार्ग का आमान परिवर्तन स्वीकृत है तथा कार्य प्रगति पर है, इस व-र्ा 2011-12 में अवशे-ा धन आबंटित करके कार्य पूरा कराया जाए तथा बहराइच से नानपारा होते हुए नेपालगंज रोड़ रेल स्टेशन तक का आमान परिवर्तन व-र्ा 2011-12 में किया जाए ।

बहराइच रिसिया मार्ग पर समपार ओवरब्रिज स्वीकृत है उस पर धन देकर 2011-12 में कार्य पूरा कराया जाए ।

गोण्डा-बहराइच-नानपारा बैलानी रेलमार्ग पर गायघाट तथा कैलाशपुरी में यात्री सुविधा हेतु हाल्ट स्टेशन का निर्माण करने की स्वीकृति दी जाए । इस इलाके के गरीबों को रेलयात्रा की सुविधा मिले । यह जंगली इलाका है । आवागमन का साधन नगण्य है । इसे तत्काल प्रभाव से स्वीकृत किया जाए ।

गोरखपुर-लखनऊ रेलमार्ग पर जरवल रेल स्टेशन पर गोरखधाम एक्सप्रेस तथा गोरखपुर लखनऊ इंटरसिटी का ठहराव दिया जाए ।

गोण्डा बहराइच रेलमार्ग पर बहराइच से 7 कि.मी. पर बैरिया में समपार फाटक का निर्माण किया जाए ।

रिसिया रेलवे स्टेशन के सामने बड़गांवा चौराहा रेल क्रासिंग से थाना रेलवे क्रासिंग तक सड़क निर्माण किया जाए ।

रिसिया रेलवे स्टेशन पर एक आरक्षण केन्द्र की स्थापना की स्वीकृति दी जाए ।

नेपालगंज रोड़ स्टेशन पर एक आरक्षण केन्द्र की स्थापना की स्वीकृति दी जाए ।

मिहीपुरवा रेल स्टेशन पर यूटीएस टिकटिंग प्रणाली को लगाया जाए ।

गोरखपुर में भीड़ को देखते हुए एक नान-स्टॉप ट्रेन गोरखपुर से दिल्ली तक चलाई जाए ।

***श्री जितेन्द्र सिंह मलिक (सोनीपत):** महोदया, रेल मंत्री द्वारा वर्ष 2011-12 का जो बजट प्रस्तुत हुआ है, उसका मैं पुरजोर समर्थन करता हूं।

यह आपका लगातार तीसरा रेल बजट है। इस बजट में आपने देश की प्रगति और तरक्की को ध्यान में रख कर बजट तैयार किया है, जिनमें आपने समाज के हर वर्ग का ध्यान रखते हुए देश के हर क्षेत्र में समानांतर विकास को ध्यान में रखा है।

सब जानते हैं कि रेल भारतीय समाज और अर्थव्यवस्था की रीढ़ है और इस रीढ़ को आपने लगातार तीसरे वर्ष मजबूत करने का कार्य किया है। आपने सभी राज्यों पर काफी ध्यान दिया है लेकिन मैं आपका ध्यान हरियाणा के सोनीपत लोक सभा क्षेत्र की ओर दिलाना चाहता हूं।

निम्नलिखित कार्यों के प्रति आपका धन्यवाद।

1. रेल किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई है। यह यूपीए सरकार में लगातार आठवां वर्ष है जबकि रेल किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई है।
2. महिलाओं को 58 वर्ष की आयु में ही वरिष्ठ नागरिकता के नाते रियायत।
3. वरिष्ठ नागरिकों को किराये में 40 प्रतिशत की रियायत।
4. ग्रुप सी एवं डी की 1.75 लाख रिक्तियों के लिए भर्ती।
5. रेल पटरियों के किनारे रहने वाले लोगों के लिए सुखी ग्रह योजना के माध्यम से छोटे-छोटे आश्रय मुहैय्या कराने की एक योजना तैयार करना।

मांगें --

1. सोनीपत में एम एफ सी और बजट होटल स्थापित किया जाये।
2. हरियाणा में भी भूतपूर्व सैनिकों की भर्ती की जाये।
3. दिल्ली और सोनीपत के बीच लोकल ट्रेनों की संख्या और फेरों में वृद्धि की जाये।
4. दिल्ली - चंडीगढ़ राजधानी को सोनीपत में भी रोका जाये।
5. गोहाना से जींद की रेलवे लाइन पर कार्य शीघ्र करवाया जाये।
6. सब - अर्बन - यार्ड फेसिलिटी सोनीपत में विकसित की जाये।
7. एक एफ. ओ. बी. दक्षिणी अंत सोनीपत स्टेशन में बनाया जाये।
8. होल्मबी कलां से सोनीपत होते हुए गन्नौर तक तीसरी लाइन बनाई जाये।
9. पी आर एस खिड़की मिनी सैक्रटेरिएट सोनीपत में खोली जाये।
10. पी आर एस सुविधा गन्नौर, गोहाना में दी जाये।

---

* Speech was laid on the Table

श्री धनंजय सिंह (जौनपुर): सभापति महोदय, आपने इस महत्वपूर्ण वि-नय पर बोलने का अवसर दिया। मैं बहुत थोड़ा समय लूंगा, चूंकि मुझे लगता है कि मैं आखिरी वक्ता हूं।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आप आए भी आखिर में हैं।

श्री धनंजय सिंह : महोदय, मैं काफी समय तक बैठा रहा और सात बजे गया था। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय : उस समय मैं नहीं था।

श्री धनंजय सिंह : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं। हम लोगों की बहुत दिनों से मांग रही है कि हमारे क्षेत्र जौनपुर से एक मुम्बई के लिए एक ट्रेन चलायी जाए, जिसको इन्होंने उस आग्रह को स्वीकार करते हुए, फैजाबाद, जौनपुर होते हुए मुम्बई के लिए एक ट्रेन चलाने की व्यवस्था इस बजट में रखी है, इसके लिए मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : महोदय, हमें बताया गया है कि आपने अपनी स्पीच ले कर दी है। इसलिए आप पुनः भा-ण नहीं दे सकते हैं, क्योंकि यह रूलिंग के खिलाफ होगा।

श्री धनंजय सिंह : ठीक है, सर, मैं केवल धन्यवाद दे देता हूं।

सभापति महोदय : ठीक है, आप उन्हें धन्यवाद दे दें और वे एक्सैप्ट कर लें।

MR. CHAIRMAN : The House stands adjourned to meet on Monday, 7th March 2011.

20.36 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Monday, March 7, 2011 / Phalguna 16, 1932 (Saka)

Comment [r93]: Friday, March 10, 2000/Phalguna 20, 1921 (Saka).